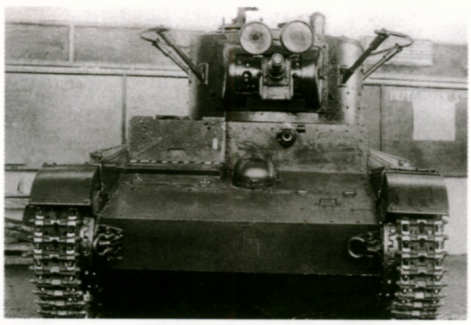
VISIT…

Максим Коломиец

Т-26

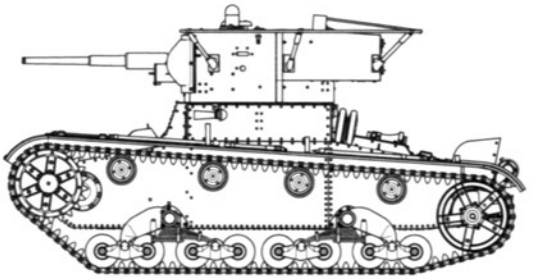
ТЯЖЕЛАЯ СУДЬБА ЛЕГКОГО ТАНКА



Максим Коломиец

Т-26

ТЯЖЕЛАЯ СУДЬБА ЛЕГКОГО ТАНКА



Москва
«Яуза»
«Стратегия КМ»
«Эксмо»
2007

ББК 68.54
К17

Чертежи выполнены *В. Мальгиновым*
Цветные иллюстрации выполнены *С. Игнатьевым, А. Аксеновым и В. Мальгиновым*
Оформление художника *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Коломиец М.В
К17 Т-26. Тяжелая судьба легкого танка – М.: Яуза, Стратегия КМ, ЭКСМО, 2007. – 128 с.: ил.

ISBN 978-5-699-21871-4

Советский легкий танк Т-26, созданный как дальнейшее развитие английского «Виккерса 6-тонного», являлся уникальной боевой машиной. Во-первых, это был самый массовый советский танк 1930-х годов (изготовлено более 11000 штук), на базе которого создали рекордное количество опытных образцов (несколько десятков). Во-вторых, этот танк являлся настоящей рабочей лошадкой Красной Армии – у озера Хасан и реки Халхин-гол, в Испании и Китае, советско-финляндской войне и польском походе 1939 года, в Великой Отечественной и войне с Японией. Т-26 поставлялся в Испанию, Китай и Турцию, а трофейные образцы состояли на вооружении вермахта, Румынии, Финляндии и Венгрии.
И несмотря на то, что конструкция Т-26 не получила дальнейшего развития после 1940 года, этот танк вошел в историю как надежная и неприхотливая боевая машина, которая своей стальной грудью вставала на защиту нашей страны в самые тяжелые моменты.

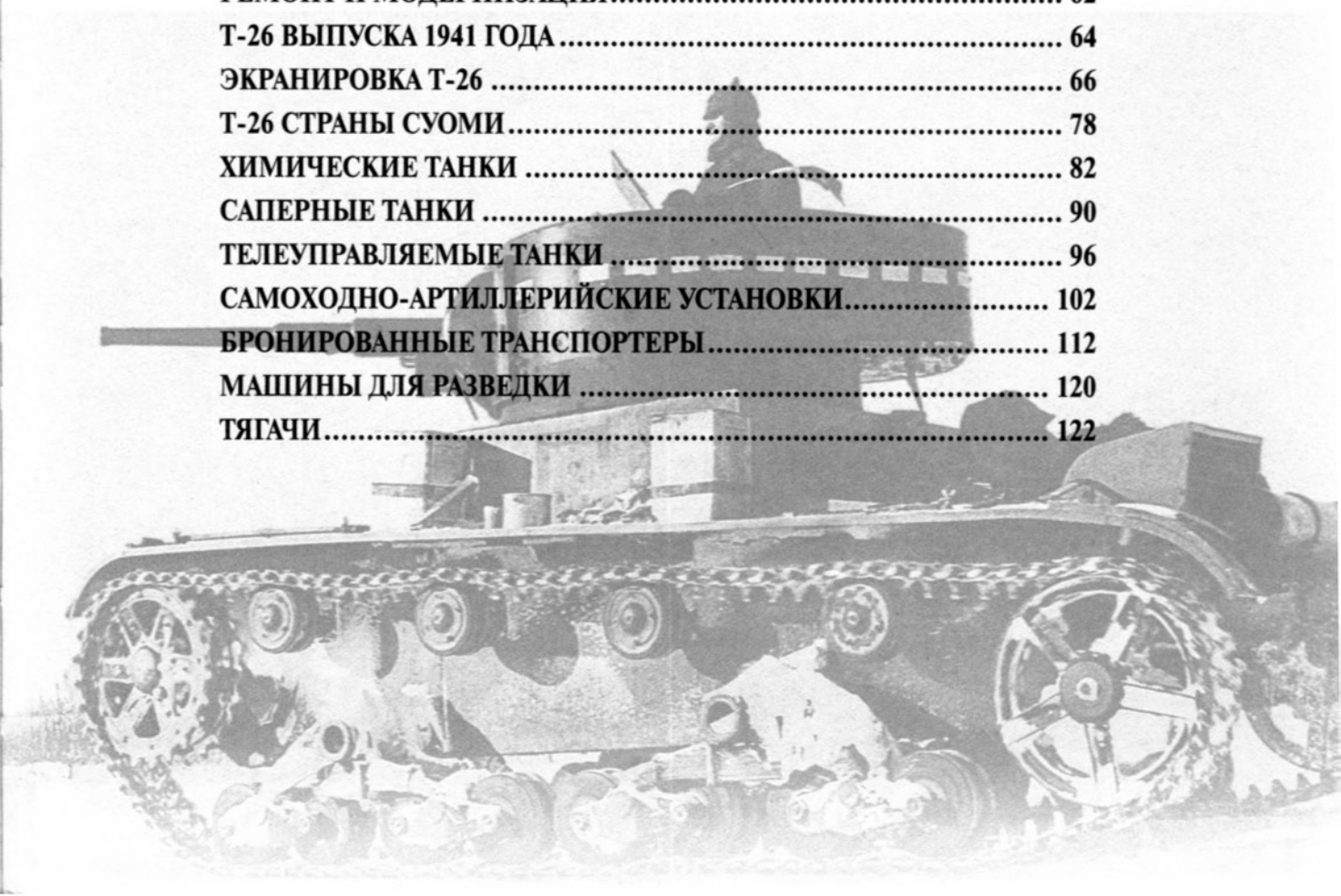
ББК 68.54

ISBN 978-5-699-21871-4

© М.В. Коломиец, 2007
© ООО «Стратегия КМ», 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2007
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2007

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 5
РОЖДЕНИЕ 6
НАЧАЛО СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА 10
РАЗВИТИЕ КОНСТРУКЦИИ 16
ПРОБЛЕМЫ С ВООРУЖЕНИЕ 18
АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ Т-26 22
ОСНОВНОЙ ВАРИАНТ – ОДНОБАШЕННЫЙ 28
НА ПИКЕ КАРЬЕРЫ 48
СТАЛИНГРАДСКИЕ Т-26 60
РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ 62
Т-26 ВЫПУСКА 1941 ГОДА 64
ЭКРАНИРОВКА Т-26 66
Т-26 СТРАНЫ СУОМИ 78
ХИМИЧЕСКИЕ ТАНКИ 82
САПЕРНЫЕ ТАНКИ 90
ТЕЛЕУПРАВЛЯЕМЫЕ ТАНКИ 96
САМОХОДНО-АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УСТАНОВКИ 102
БРОНИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ 112
МАШИНЫ ДЛЯ РАЗВЕДКИ 120
ТЯГАЧИ 122



Радийный танк Т-26 на маневрах. Московский военный округ, 1936 год. На месте телескопического прицела (справа от ствола пушки) установлена деталь, назначение которой неясно (АСКМ).

ВВЕДЕНИЕ

Удивительно но факт! О танках Т-26 написано не так уж и много как у нас в стране, так и за рубежом. А между тем, эта боевая машина заслуживает того, чтобы о ней рассказали подробно. Ведь по количеству выпущенных, это второй по массовости (после знаменитой тридцатьчетверки) советский танк 1930–40-х годов. Кроме того, эту машину можно внести в «Книгу рекордов Гиннеса» как рекордсмена по числу модификаций (более 20 только серийных вариантов) и количеству опытных образцов, созданных на ее базе.

Представляемая читателям книга попытается в какой-то мере заполнить пробел информации по Т-26. На ее страницах подробно рассказывается о рождении, серийном производстве, модификациях и вариантах этого танка.

Отдельные главы посвящены боевым машинам, созданным на базе Т-26 – химическим, саперным, телеуправляемым танкам, самоходно-артиллерийским установкам, тягачам и бронированным транспортерам. Основную массу этих машин разработали на ленинградском заводе Опытного машиностроения имени Кирова (с 1935 года – завод № 185 имени Кирова). На этом предприятии работали талантливые советские конструкторы – Сячентов, Гинзбург, Троянов, Цейц, Зигель, Андрыхевич и другие – многие из которых в середине 1930-х годов были объявлены «врагами народа» и репрессированы. Это послужило причиной прекращения работ над различными образцами боевых машин, например самоходными установками и транспортерами.

Объем книги не позволяет рассказать о навесном оборудовании, разработанном для танков Т-26 – тралах, приспособлениях для плава и подводного хода, устройствах для преодоления препятствий и многом другом. Кроме того, «за бортом» остались различные войсковые переделки Т-26 – инженерные машины, самоходки, тягачи, причем сделанные как в частях Красной Армии, так и в войсках ее противников.

Служба и боевое применение танков Т-26 также не рассматривается в данной работе – это тема отдельной книги. Эта боевая машина, начав службу в начале 1930-х годов стала настоящей рабочей лошадкой танковых частей Красной Армии. Она участвовала в боях с франкистами в Испании, воевала с японцами на Хасане и Халхин-Голе, с финнами в снегах Карелии, участвовала в польском походе 1939 года, приняла на себя удар немецких войск тяжелым летом 1941 года, защищала Москву и Ленинград, Сталинград и Северный Кавказ. Боевая карьера Т-26 завершилась в августе 1945-го в Маньчжурии – небольшое количество этих танков вместе с тридцатьчетверками участвовали в разгроме Квантунской армии. Кроме Красной Армии, Т-26 были на вооружении армий Испании, Китая, Турции, а трофейные машины использовались Германией, Румынией, Венгрией и Финляндией, причем последняя сняла их с вооружения только в 1961 году!

Автор выражает благодарность за помощь в работе над данной книгой своему другу Михаилу Свирину.

Любые предложения, замечания, пожелания и замечания присылайте по адресу: 121096, Москва, а/я 11, Коломийцу М. В. или на E-mail: magazine@front.ru

РОЖДЕНИЕ

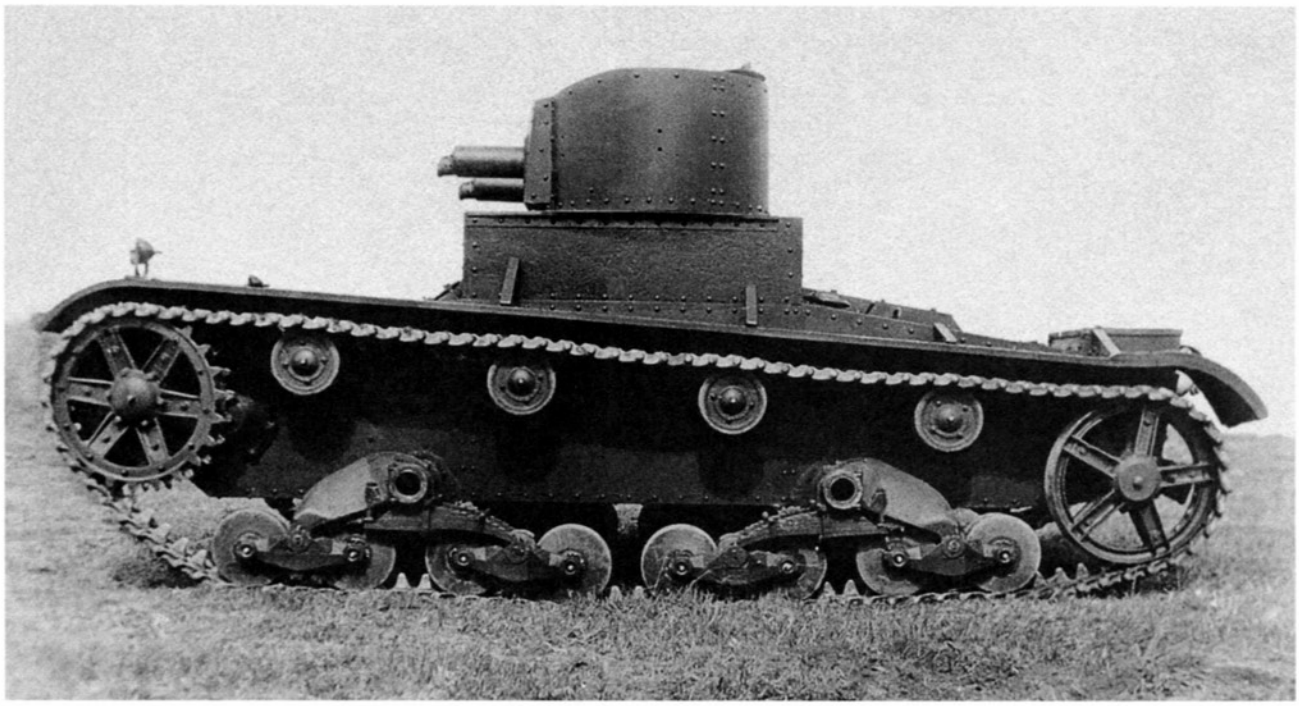
Ни для кого не является секретом, что «отцом» танка Т-26 был английский танк «Виккерс 6-тонный» (или Vickers Mk. E), разработанный английской фирмой «Виккерс-Армстронг» (Vickers-Armstrong) в 1928 – 1929 годах. Причем эта машина изначально разрабатывалась в инициативном порядке и не предназначалась для вооружения английской армии. «Викккерс 6-тонный» предполагалось поставлять исключительно на экспорт в страны «второго мира» – Советский Союз, Польшу, Бразилию, Аргентину, Тайланд, Китай, Японию.

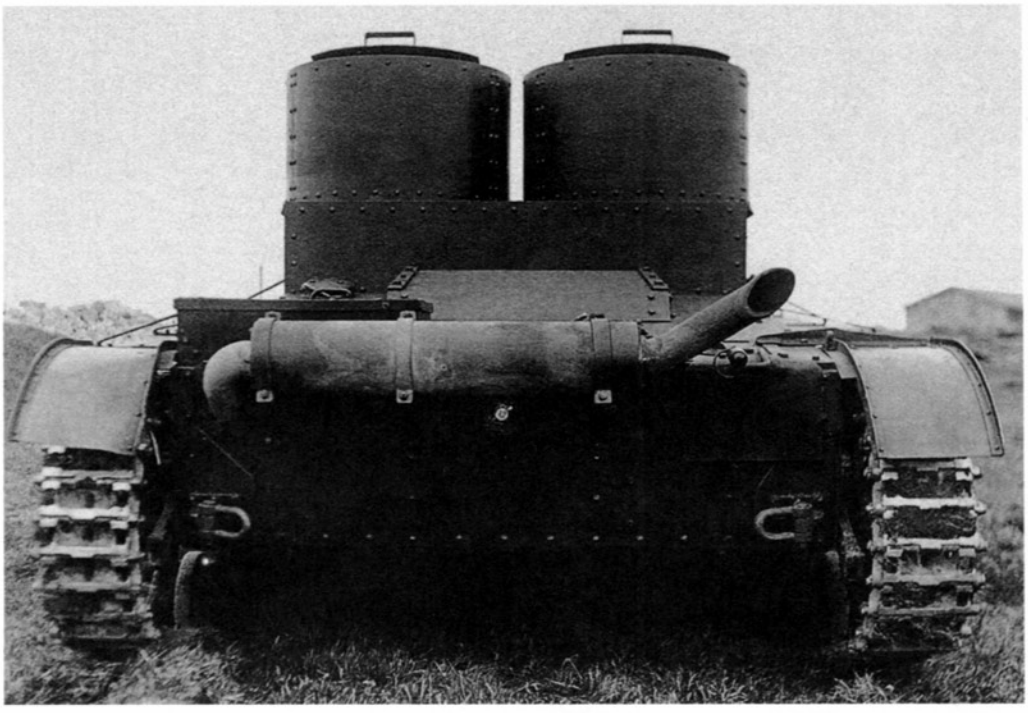
Машина была спроектирована в трех вариантах – двухбашенном с двумя пулеметами (Model A), однобашенном с 47-мм пушкой (Model B) и танк-истребитель, вооруженный двумя 37-мм противотанковыми пушками (Model C). Такое разделение основывалось на опыте использования танков в годы Первой Мировой войны. Model A именовалась «чистильщик окопов» и предназначалась для уничтожения живой силы противника при прорыве полевых укреплений. По замыслу конструкторов этот танк должен был при пересечении вражеских траншей, развернув башни в стороны, открыть огонь из пулеметов вдоль окопа. Model B – «танк огневой поддержки» – был предназначен для подавления обнаруженных огневых средств противника, поддерживая «чистильщиков окопов». Model C – «танк-истребитель» – внешне походил на двухбашенный вариант, но дополнительно вооружался двумя 37-мм пушками, установленными в лобовом и кормовом листах корпуса. Его задачей была борьба с танками противника.

Мк. Е изначально проектировался максимально простым и пригодным для эксплуатации и ремонта в странах со слабо развитой промышленной базой. Еще до окончания испытаний началась активная реклама нового танка – его фотографии и технические характеристики часто появлялись в различных изданиях, освещающих новости военной техники. Первыми на рекламу откликнулись именно те страны, на заказ которых и рассчитывала фирма «Виккерс» – Советский Союз и Польша.

Весной 1930 года в Великобританию прибыла советская закупочная комиссия под руководством С. Гинзбурга. В задачу комиссии входил отбор образцов танков, тракторов и автомобилей, пригодных для принятия на вооружение Красной Армии. Во время своего визита на фирму «Виккерс-Армстронг» советские представители отобрали для закупки четыре типа танков – танкетку Vickers-Carden-Loyd Mk.VI , 12-тонный танк Vickers Armstrong Mk.II, 6-тонный Vickers Mk. E и амфибию Vickers-Carden-Loyd. 28 мая 1930

Один из первых танков «Виккерс 6-тонный», прибывший в СССР, на военном складе № 37, вид слева. Весна 1932 года. Машина вооружена 7,71-мм пулеметами «Виккерс» (АСКМ).

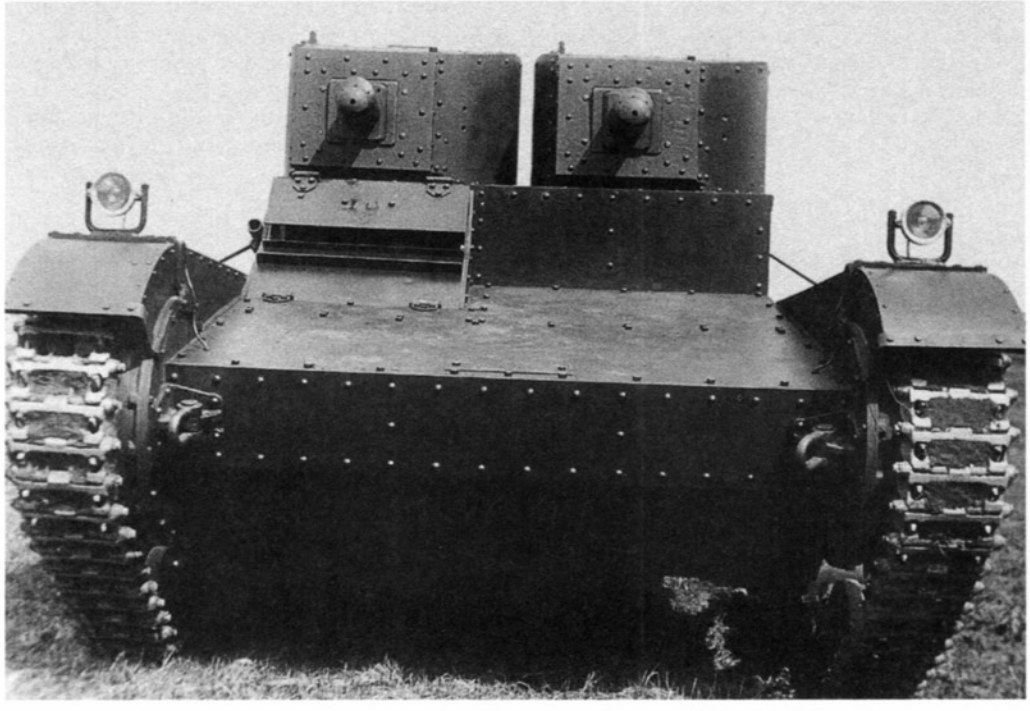




Один из первых танков «Виккерс 6-тонный», прибывший в СССР, на военном складе № 37, вид сзади и спереди. Весна 1932 года. (АСКМ).

года между фирмой и советской стороной был подписан контракт на поставку в СССР 15 танков Мк. Е в двухбашенном варианте (Model A). Танки закупались с полным комплектом технической документации и возможностью организации их серийного производства в Советском Союзе.

Первые четыре закупленных 6-тонных «виккерса» прибыли в СССР в конце того же 1930 года, а последние из 15 заказанных – уже в 1932 году, когда полным ходом шло производства отечественных Т-26. Английские танки поступили на заводы (для изучения при организации серийного про-



Испытания одного из первых танков «Виккерс 6-тонный» в Советском Союзе. Район Москвы, январь 1931 года. Машина свалила 20-сантиметровую сосну (АСКМ).

изводства), в военные учебные заведения и в учебные подразделения. Впоследствии часть машин передали на военные склады и полигоны.

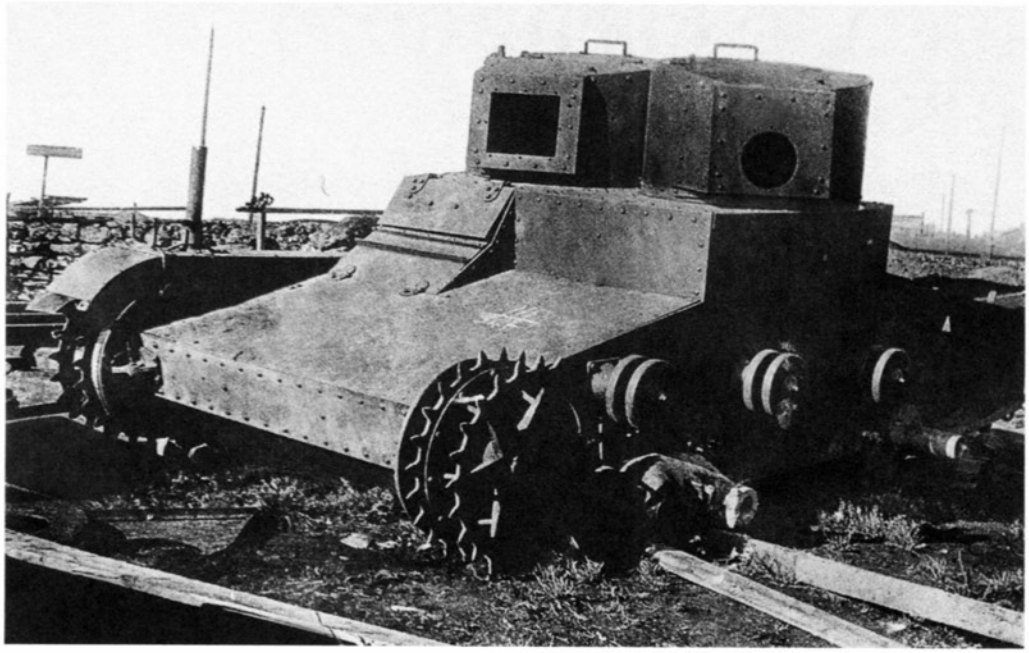
Первые прибывшие из Англии «виккерсы», получившие в СССР обозначение В-26, поступили в распоряжение «специальной комиссии по новым танкам для РККА». Эта комиссия, созданная по личному распоряжению К. Ворошилова должна была определить тип боевой машины, пригодной для принятие на вооружение Красной Армии. «Конкурентом» В-26 был танк Т-19, разрабатываемый в КБ ленинградского завода «Большевик» под руководством С. Гинзбурга. После предварительных испытаний трех «виккерсов», 11 января 1931 года председатель комиссии С. Гинзбург доложил К. Ворошилову о достоинствах и недостатках В-26 и Т-19. Не отдавая предпочтение ни одному из рассмотренных, Гинзбург предложил в короткие сроки спроектировать и изготовить танк-гибрид (в некоторых документах он называется Т-19 «улучшенный») с корпусом и мотором Т-19, а трансмиссией и ходовой частью от «Виккерса».

Однако, как это часто бывает, в решение о принятии на вооружение «Виккерса» вмешался случай. 23 января 1931 года состоялось заседание Революционно-военного совета (РВС) СССР, на котором решался вопрос о выборе танка для принятия его на вооружение.

А тремя днями позже начальник Управления механизации и моторизации (УММ) Красной Армии И. Халепский направил С. Гинзбургу письмо следующего содержания: «По имеющимся в штабе агентурным сведениям, польское правительство ведет закупки образцов 6-тонного танка типа «Виккерс» и 10-тонного быстроходного танка типа «Кристи» и усиленно готовится к их массовому производству...

Тов. Ворошилов, тов. Эйдеман и тов. Тухачевский согласны, что используя англо-французскую помощь поляки в состоянии сделать уже к концу текущего года более 300 штук легких 6-тонных английских танков и до 100 штук средних танков типа «Кристи». В следующем году они могут удвоить это число. Это обстоятельство может дать им в руки большие козыри с точки зрения использования бронесил...

Таким образом, Совет счел целесообразным рассмотреть вопрос о принятие на вооружение Красной Армии вышеозначенных иностранных танков и начать их выпуск немедленно как они есть – не дожидаясь окончания опытных работ, чтобы при необходимости нанести отпор возможной агрессии».



Корпус танка «Виккерс», с башнями Т-26 установочной партии, перед испытанием обстрелом. Август 1931 года (фото из коллекции М. Свирина).

Здесь следует дать некоторые пояснения. Дело в том, что примерно до 1935 года Польша рассматривалась правительством СССР как главный военный противник. Поэтому информация (хотя и ошибочная) о значительном усилении вооружения польской армии не могла не беспокоить руководство Советского Союза – ведь на тот момент, кроме быстро устаревающих МС-1, а также уже устаревших трофейных МК-V, МК-А, «Рено» FT-17 да разношерстной компании броневиков современной бронетехники в Красной Армии не было.

13 февраля 1931 года РВС СССР, заслушав доклад И. Халепского о ходе работ по новым танкам, постановил принять 6-тонный танк «Виккерс» на вооружение Красной Армии как «основной танк сопровождения общевойсковых частей и соединений, а также танковых частей Резерва Главного Командования». Новый танк получил индекс Т-26.

Испытания одного из первых танков «Виккерс 6-тонный» в Советском Союзе. Район Москвы, январь 1931 года. Машина преодолевает стенку из бревен (АСКМ).

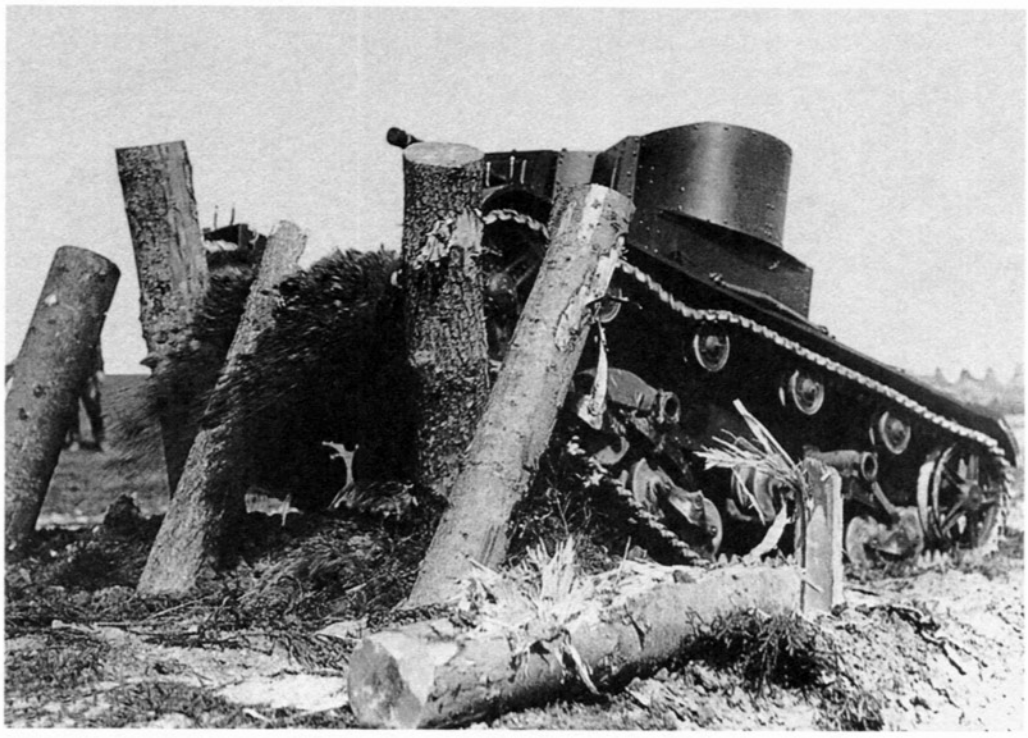
НАЧАЛО СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Сразу же после принятия Т-26 на вооружение встал вопрос о выделении для его изготовления необходимых производственных мощностей. Единственным предприятием, пригодным для производства Т-26, оказался танковый цех завода «Большевик» в Ленинграде, уже имевший опыт изготовления танков МС-1. Впоследствии к производству Т-26 предполагалось подключить строящийся ударными темпами Сталинградский тракторный завод.

Первоначальный план по выпуску Т-26 на 1931 год, «спущенный» заводу «Большевик», составлял 500 танков, но затем это количество сократили до 300. Однако и это количество оказалось нереальным – изготовление Т-26 оказалось значительно сложнее, чем сборка МС-1, которая полукустарным способом велась на заводе с 1927 года. С весны 1931 года на «Большевике» ударными темпами шла подготовка к серийному выпуску Т-26 – переводились из дюймовой системы в метрическую чертежи машины, разрабатывался техпроцесс, специальные приспособления и инструмент.

В июле 1931 года на заводе приступили к сборке первых 10 машин так называемой установочной партии, конструкция которых практически полностью повторяла английский «Виккерс». Единственным отличием от английской машины, помимо низкого качества изготовления, была установка в правой башне 37-мм пушки Гочкиса (ПС-1), а в левой – 7,62-мм пулемета ДТ (на английских машинах стояли пулеметы «Виккерс» в рамочных крестовинах башен). Изготовление этих танков велось по временной технологии из обычной (не броневой) стали, при этом ни о какой взаимозаменяемости агрегатов не могло идти и речи. Фактически велась индивидуальная сборка каждого танка с пригонкой узлов и деталей «по месту». Несмотря на это, качество сборки машин установочной партии было довольно низким. Но выпуск первых Т-26 в условиях неподготовленной производственной базы был необходим для отладки приспособлений и опробования технологии производства танков.

В августе 1931 года на заводе «Большевик» началось серийное производство танков Т-26, которые, в отличие от предсерийных машин, получили новые башни увеличенной высоты со смотровым окном. Эти башни бы-



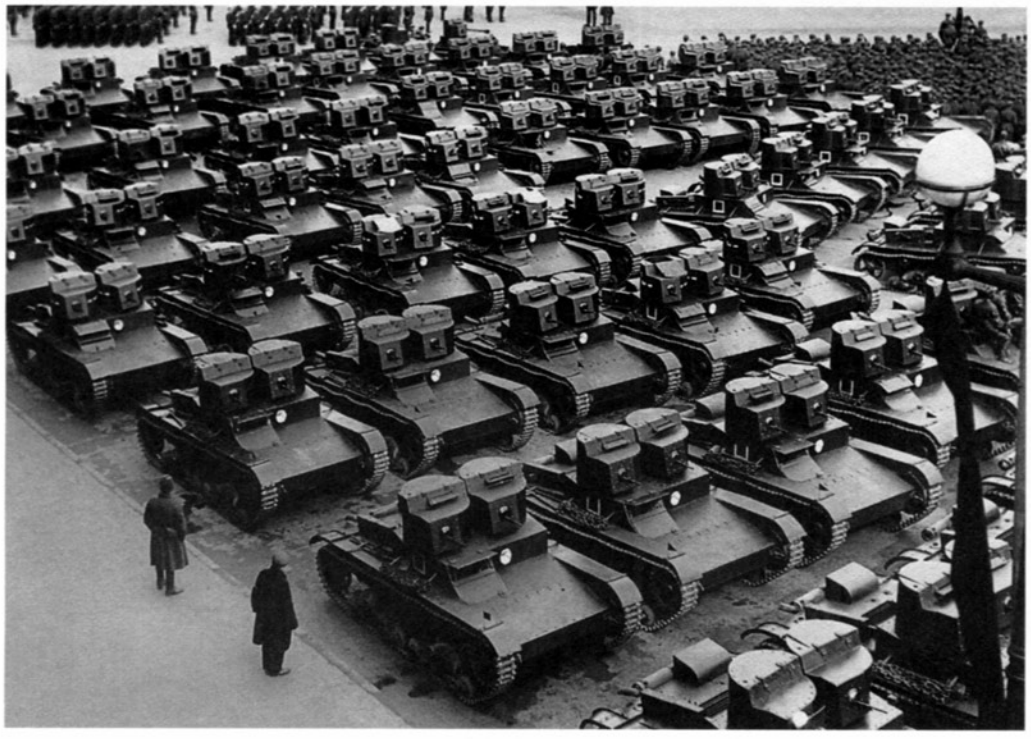
Танк Т-26 из числа десяти машин установочной партии преодолевает надолбы. Май 1932 года. Хорошо видна форма башен, алогичная «Виккерсу 6-тонному» и 37-мм пушка ПС-1, установленная в правой башне (РГАКФД).

ли более приспособлены для массового производства на существующем оборудовании.

Серийное производство танков Т-26 сразу же выявило большое количество различных проблем. Так, броневые корпуса и башни, поступавшие с Ижорского завода, имели большое количество трещин. Многие из корпусов имели толщину брони 10 мм (вместо планируемых 13 мм) – сразу наладить производство бронелистов необходимой толщины не смогли из-за большого количества брака. Двигатели Т-26, при их видимой простоте по сравнению с отечественными разработками (например, по сравнению с мотором танка Т-19), требовали более высокой культуры производства, которой на отечественных заводах еще не было. Поэтому двигатели постоянно выходили из строя, не успевая пройти даже минимальный километраж. Кроме того, «рассыпались» коробки перемены передач, лопались рессоры подвески и траки, крошилась резина опорных катков. Тем не менее, с огромными трудностями завод «Большевик» до конца года изготовил всего120 Т-26, из которых удалось сдать военной приемке 100 машин (как минимум 35 имели корпуса и башни из не броневой стали). Впоследствии, при ремонте машин, планировалось установить на них корпуса из полноценной брони. Кроме того, заводу предписывалось заменить на большинстве сданных танков двигатели, так как при работе под нагрузкой они «издавали множественные посторонние шумы и испытывали перебои».

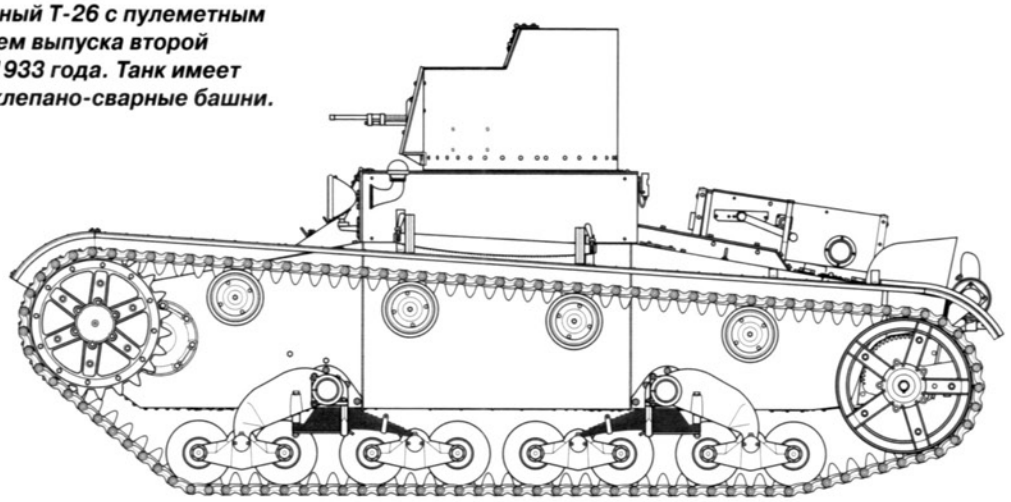
Несмотря на невыполнение программы 1931 года, планом на 1932 год заводу «Большевик» предписывалось изготовить 3000 (!) танков Т-26. В феврале 1932 года «для лучшей организации работ по производству танка Т-26» танковое производство завода «Большевик» было выделено в самостоятельное производство – завод № 174 имени К.Е. Ворошилова. Директором завода назначили К. Сиркена, главным конструктором С. Гинзбурга. Это было первое в Советском Союзе предприятие, которое занималось только выпуском танков – удельный вес танкового производства составлял в разные годы от 92,8 до 95,7% всей товарной продукции завода.

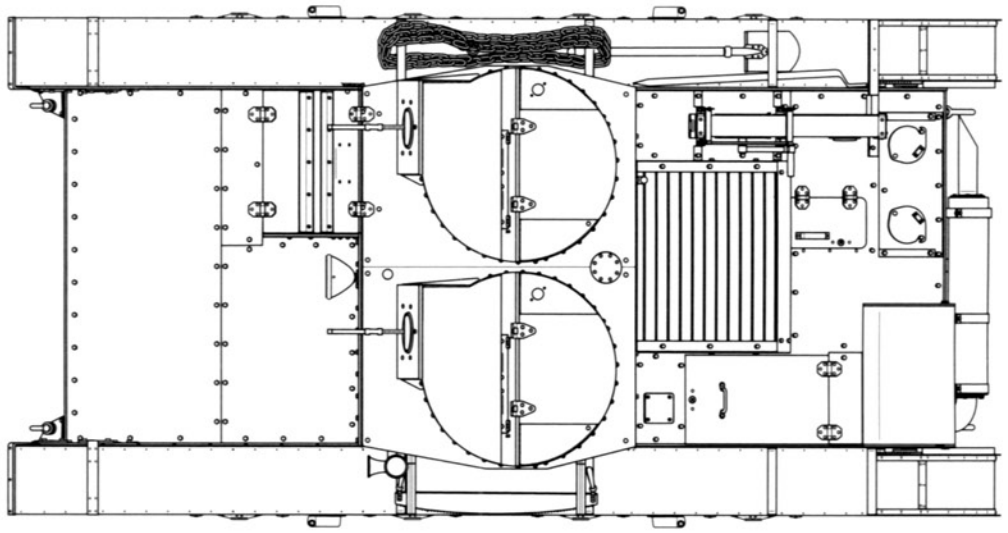
Для обеспечения выпуска 3000 танков в год завод имени Ворошилова планировалось обеспечить дополнительным количеством отечественного и импортного оборудования, сырьем и полуфабрикатами. Кроме того, намечалось широкое кооперирование с другими предприятиями, которые дополнительно привлекались для изготовления агрегатов танка Т-26. К концу 1932 года завод имени Ворошилова имел 15 предприятий-смежников, самыми крупными из которых были Ижорский завод (корпуса и башни), «Красный Октябрь» (коробки перемены передач и карданные валы), «Красный путиловец»

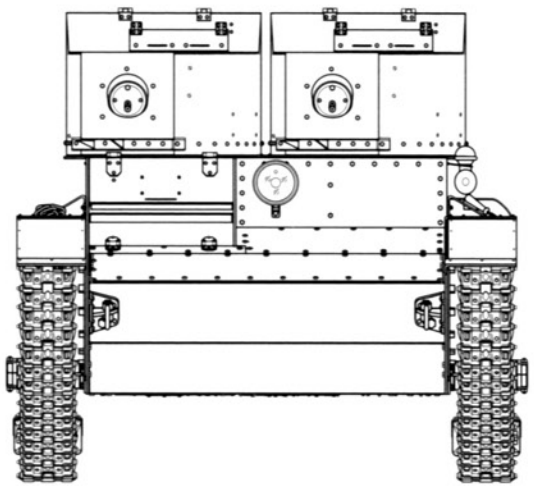


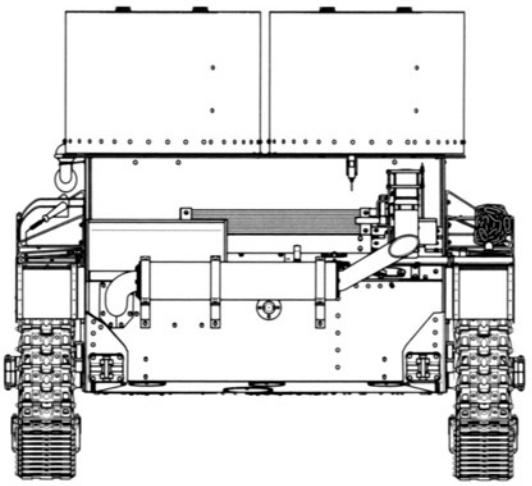
Двухбашенные Т-26 на ноябрьском параде в Ленинграде. Площадь имени Урицкого (ныне дворцовая), 7 ноября 1932 года. В строю видны машины с различными вариантами корпусов и башен (сварными и клепаными) (АСКМ).

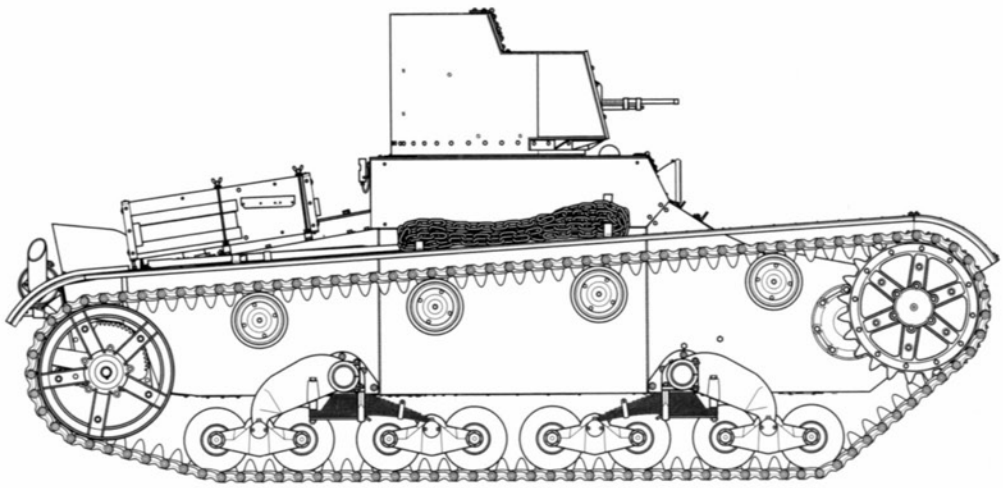
Двухбашенный Т-26 с пулеметным вооружением выпуска второй половины 1933 года. Танк имеет сварной и клепано-сварные башни.











(ходовая часть), «Большевик» (полуфабрикаты для двигателей) и завод № 7 (котельно-жестяные изделия). Следует отметить, что производство целого ряда сложных узлов и деталей впервые разворачивалось на многих предприятиях-смежниках и требовало определенного времени для организации работ. Кроме того, катастрофически не хватало квалифицированных кадров – не только инженеров и техников, но и простых рабочих. Низкая квалификация рабочей силы, новизна программы при недостаточном оснащении производства необходимым количеством станков, инструментов и приспособлений все это приводило к огромному количеству брака. В результате, месячные графики производства танков не выполнялись, изготовленные танки не принимались военной приемкой и скапливались на заводе.

Положение усугублялось и тем, что на заводе № 174 так и не было точно установленного техпроцесса по производству танков, а планирование выпуска комплектующих для Т-26 на заводах-смежниках шло из рук вон плохо. Кроме того, в начале второго полугодия 1932 года стало ясно, что получить полностью необходимое оборудование, инструмент и приспособления завод № 174 не сможет. Стало ясно, что изготовить до конца года 3000 Т-26 невозможно.

Для выправления сложившегося положения и организации производства танков в СССР, на основании приказа по Народному комиссариату тяжелого машиностроения

Двухбашенный Т-26 (с пушечно-пулеметным вооружением), оборудованный радиостанцией № 7Н. Маневры 1934 года. Рамочная антенна установлена на корпусе танка (ЦМВС).

(НКТП) № 733 от 26 октября 1932 года в системе НКТП «с 1.11.32 г. создается трест специального машиностроения (спецмаштрест) в составе четырех заводов: имени Ворошилова, «Красный Октябрь», № 37 и Харьковского паровозостроительного завода (ХПЗ)». Управляющим трестом был назначен Нейман.

Ознакомившись с реальным положением дел на заводах, руководство треста обратилось в правительство СССР с предложением «о снижении программы по выпуску танков ввиду невозможности ее выполнения». Это предложение было поддержано вышестоящими инстанциями и план производства был значительно уменьшен. Всего за 1932 год на заводе имени Ворошилова был изготовлен 1361 танк Т-26 (из них 20 танков были выпущены в 1931 году, но сданы в 1932 году).

Планом на 1933 год завод имени Ворошилова должен был изготовить 1700 Т-26, причем основное внимание требовалось обратить на повышение качества танков. Однако уже с середины года в серию пошел новый вариант Т-26 – однобашенная машина с 45-мм пушкой.

17 марта 1932 года приказом М. Тухачевского один Т-26 был передан в распоряжение Научно-испытательного института связи, в котором шла работа по созданию специальных танковых средств связи.

Институтом была разработана специальная методика поддержания связи в танковых войсках. Согласно методике, для связи между собой каждый танк оборудовался специальным телефоном с кнопочным вызовом. Машина командира взвода оснащалась мини-коммутатором на 6 абонентов (4 танка взвода, линии связи с пехотой и вышестоящим штабом). Для удобства прокладки кабеля на корме танка крепилась специальная клеммная коробка, к которой делегаты связи должны были быстро присоединять проводные линии связи.

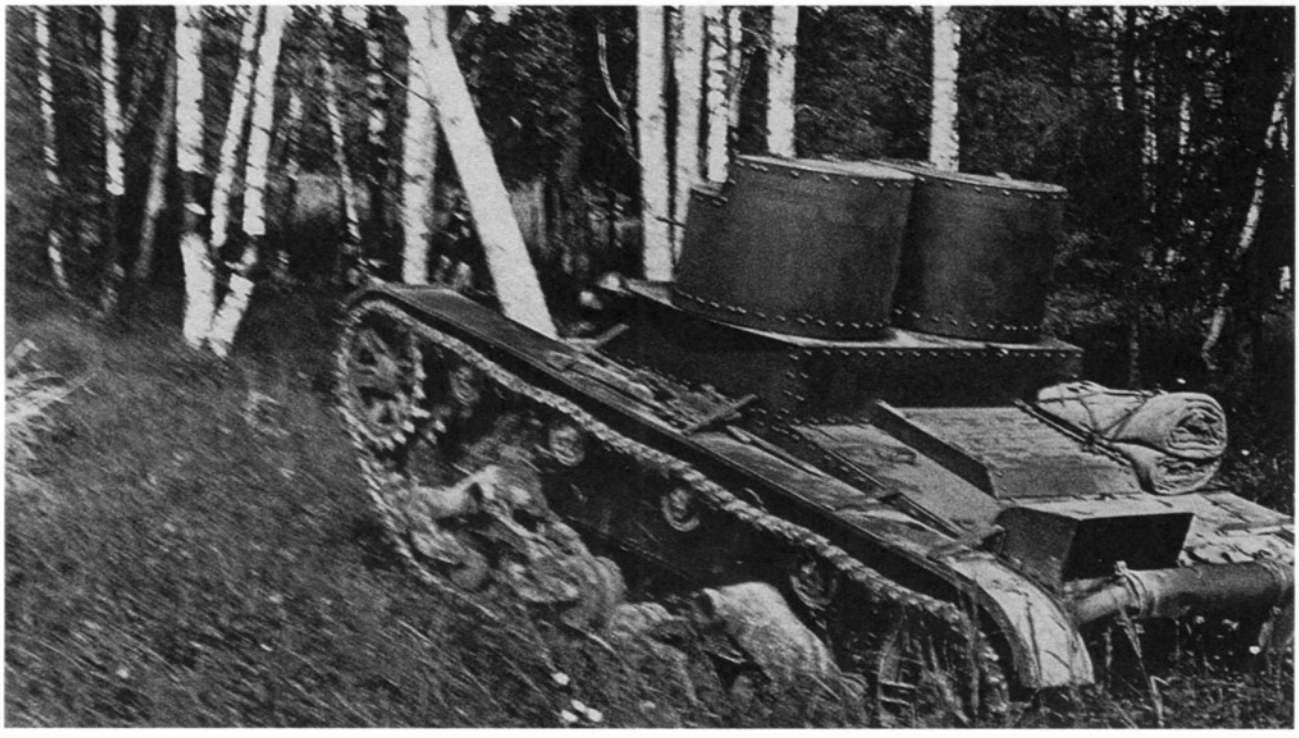
Танки командира взвода и выше предполагалось оборудовать симплексной радиостанцией с дальностью связи до 10 км. В сентябре 1932 года первые три машины, оборудованные радиостанциями № 7Н, вышли на испытания. Танки имели поручневые антенны, установленные на крыльях и корпусе. Антенный ввод находился в передней части крыши подбашенной коробки между башнями. Испытания прошли успешно и с 1 января 1933 года предполагалось начать серийный выпуск «радиотанков управления». В октябре 1932 года заводу имени Ворошилова отгрузили еще 7 радиостанций № 7Н, но были ли они установлены в танки неизвестно.

Однако выпуск радиотанков на базе двухбашенного Т-26 так и не был начат из-за неготовности производства радиостанций № 7Н и принятием на вооружение однобашенных танков с радиостанцией.

Техническое обслуживание двухбашенного танка Т-26 (с клепаными корпусом и башнями) выпуска первой половины 1932 года. Московский военный округ, лето 1934 года. Хорошо видно крепление глушителя при помощи двух хомутов (РГАКФД).

Двухбашенные Т-26 (с сварными башнями) на первомайском параде. Ленинград, 1 мая 1932 года. На заднем плане виден Т-26 из числа 10 машин установочной партии (РГАКФД).

Двухбашенный танк Т-26 на учениях преодолевает перелесок. Московский военный округ, 1936 год. Машина выпуска первой половины 1932 года с клепаными корпусом и башнями и креплением глушителя при помощи двух хомутов (ЦМВС).



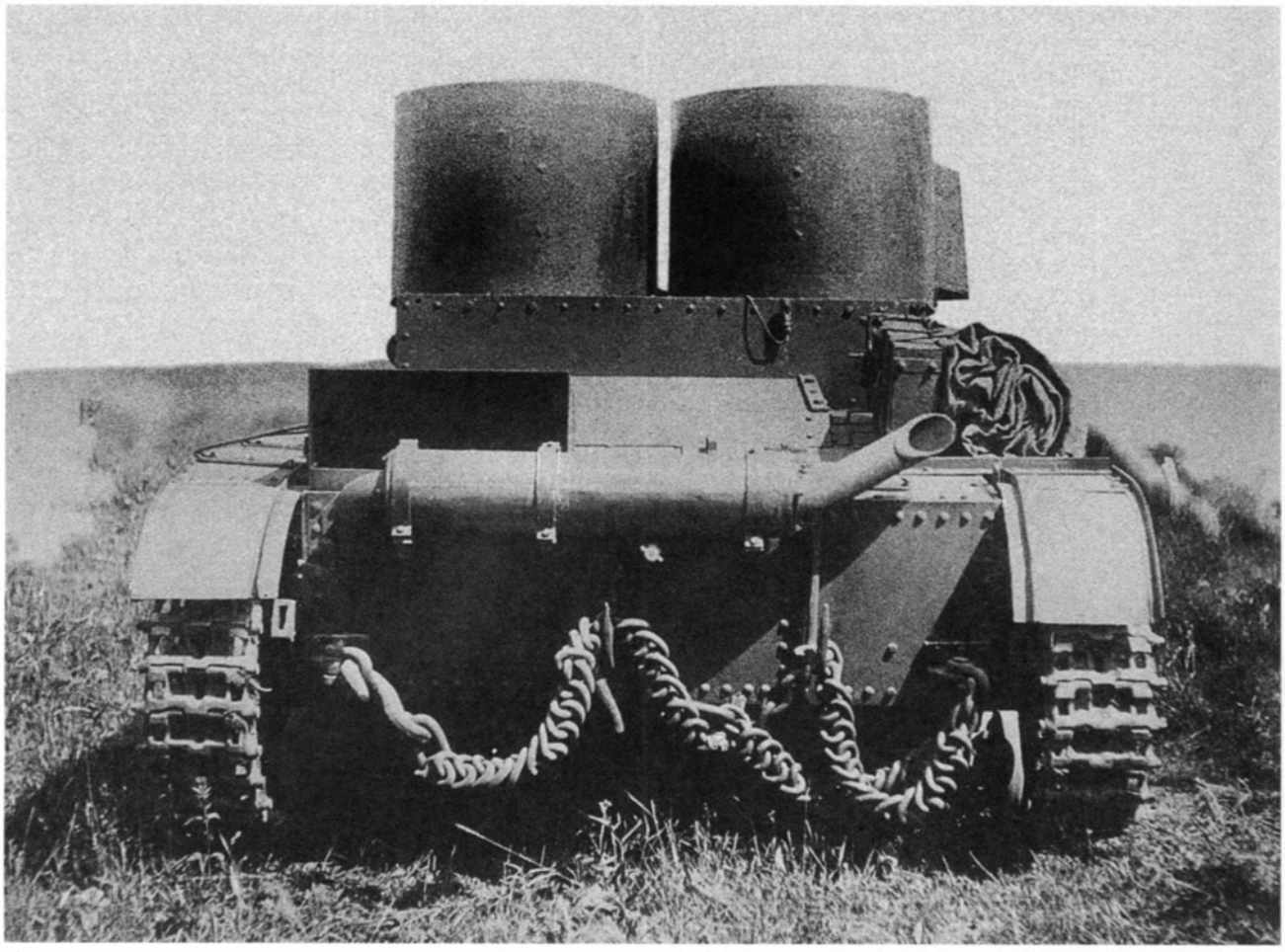
РАЗВИТИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпуса двухбашенных Т-26 собирались клепкой броневых листов на каркасе из металлических уголков. На части танков выпуска 1931 года в нижней части корпуса имелись специальные цинковые прокладки, установленные на стыках броневых листов. Таким образом, советские конструкторы пытались обеспечить герметичность корпуса Т-26 при преодолении бродов. Однако с 1932 года, для удешевления конструкции, от использования цинковых пластин отказались. С марта 1932 года на всех Т-26 над люком воздуховывода стал устанавливаться специальный кожух для защиты от осадков. В конце 1932 года на Ижорском заводе освоили изготовление бронекорпусов с применением электросварки. Поэтому часть Т-26 выпуска 1932 – 1933 годов получила корпуса смешанной клепано-сварной конструкции, при этом параллельно шел выпуск полностью клепаных корпусов.

На корпусе танка на шариковых опорах устанавливались две цилиндрические башни. Судя по фотографиям, существовало как минимум 4 модификации башен, которые отличались технологией изготовления (клепаные, клепано-сварные и сварные), конструкцией петель и способом раскроя броневых листов. Следует отметить, что какой-либо системы в сборке Т-26 не существовало – на клепаный корпус могли установить сварные башни и наоборот. Не редкость танки, на которых установлены башни, изготовленные по различной технологии, например клепаная и сварная.

На Т-26 стоял 90-сильный четырехцилиндровый карбюраторный двигатель воздушного охлаждения с горизонтальным расположением цилиндров, являвшийся точной копией мотора «Армстронг-Сидлей» танка «Виккерс». Разница была лишь в том, что мотор советского производства был значительно хуже по качеству и отказывался нормально работать. Его удалось довести до выработки гарантийного срока только к 1934 году.

Двухбашенный Т-26 (с пулеметным вооружением) форсирует реку. Учения войск Московского военного округа, 1936 год. Машина имеет клепаный корпус, клепаную и сварную башни (ЦМВС).



Двухбашенный Т-26 выпуска 1933 года, вид сзади. Танк имеет клепаный корпус и башни. Хорошо видно крепление буксирных цепей и укладка ЗИП на корме машины (АСКМ).

Двигатель Т-26, как и его английский прародитель, не имел никаких ограничителей оборотов, что часто, особенно летом, приводило к перегреву и обрыву клапанов. Рядом с двигателем находился бензобак емкостью 182 л и масляный бачок на 27 л. С середины 1932 года на Т-26 был введен более емкий бензобак и маслобак упрощенной конструкции. В системе охлаждения двигателя имелся специальный вентилятор, закрепленный над двигателем в специальном кожухе.

Примерно с весны 1932 года на Т-26 несколько изменилась установка глушителя – был введен еще один, третий хомут крепления.

Трансмиссия танка состояла из однодискового главного фрикциона сухого трения, пятискоростной коробки передач, располагавшейся в передней части машины, бортовых фрикционов, бортовых передач и ленточных тормозов. Коробка перемены передач соединялась с двигателем при помощи карданного вала, проходившего через весь танк. Рычаг переключения скоростей находился непосредственно на коробке передач.

Подвеска танка, применительно к одному борту, состояла из двух взаимозаменяемых тележек, четырех обрезиненных поддерживающих катков, ведущего и направляющего колес.

Каждая тележка состояла из литой коробки (которую за характерную форму танкисты называли «поросенок»), четырех сдвоенных опорных катков, соединенных балансирами, а также двух четвертьэллиптических рессор. Ведущее колесо танка – литое, со съемным зубчатым венцом, располагалось впереди.

В кормовой части машины имелся ленивец с кривошипным механизмом натяжения. Траки гусеничной цепи отливались из хромоникелевой стали и соединялись между собой пальцами, которые фиксировались стопорным кольцом и шплинтом.

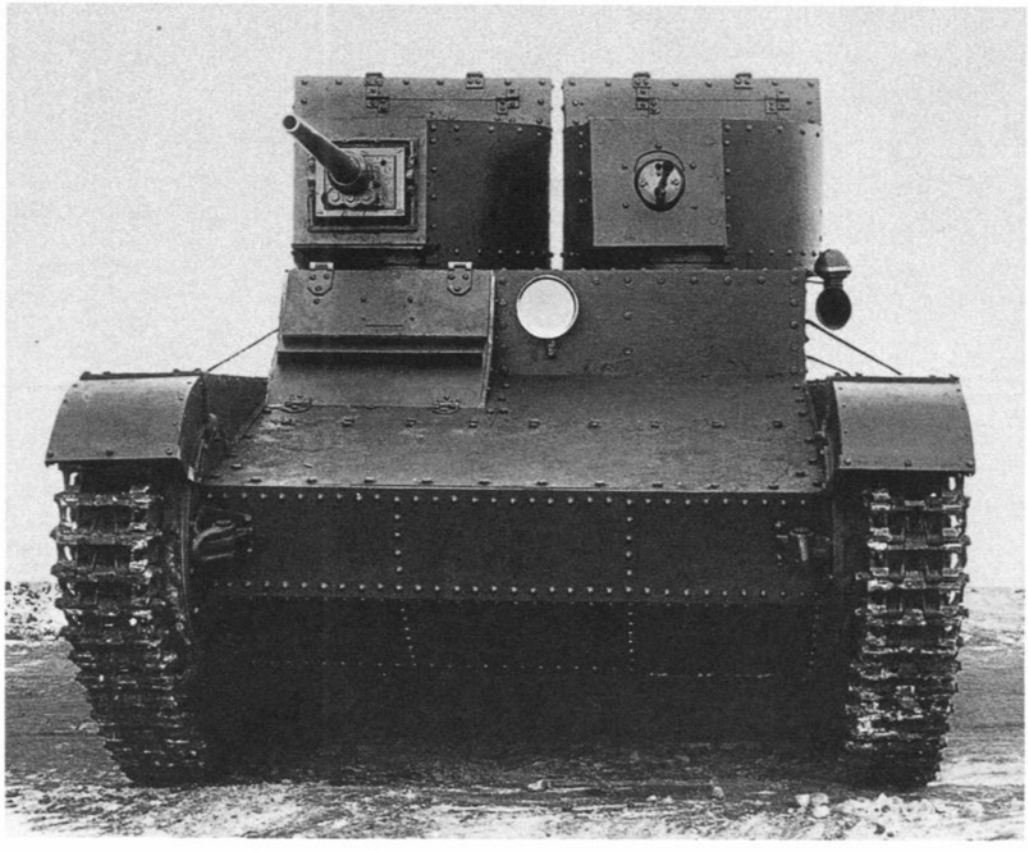
Для связи командира танка с механиком-водителем сначала имелась специальная труба, замененная в 1932 году светосигнальным устройством. Средств внешней связи линейные танки не имели. Для тушения пожара Т-26 оборудовался одним возимым огнетушителем.

ПРОБЛЕМЫ С ВООРУЖЕНИЕМ

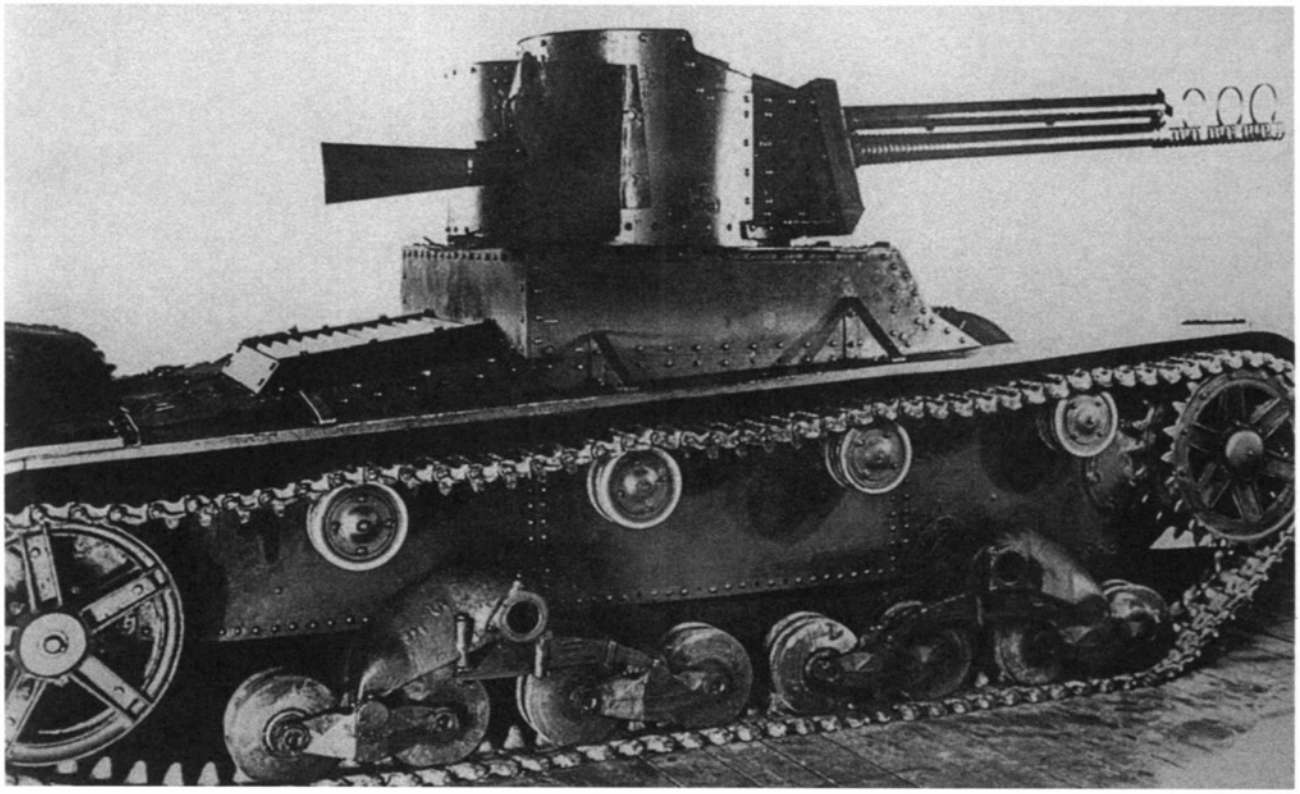
Еще на этапе подготовки к серийному производству встал вопрос об усилении вооружения Т-26. Выход был найден простой – установить в одну из башен танка 37-мм пушку.

К тому моменту в СССР имелось всего два образца подобных орудий, пригодных для установки в танк – 37-мм пушка Гочкиса (или ее улучшенный вариант, подготовленный к производству и имевший обозначение ПС-1) и 37-мм пушка повышенной мощности ПС-2 конструкции П. Сячинтова. Преимущество было явно за последней конструкцией, так как пушка Гочкиса сильно проигрывала по боевым характеристикам. Однако проблема была в том, что ПС-2 существовала только в опытных образцах и не была доведена до нормального работоспособного состояния. Поэтому на первых десяти предсерийных Т-26 установили 37-мм пушки Гочкиса в правой башне.

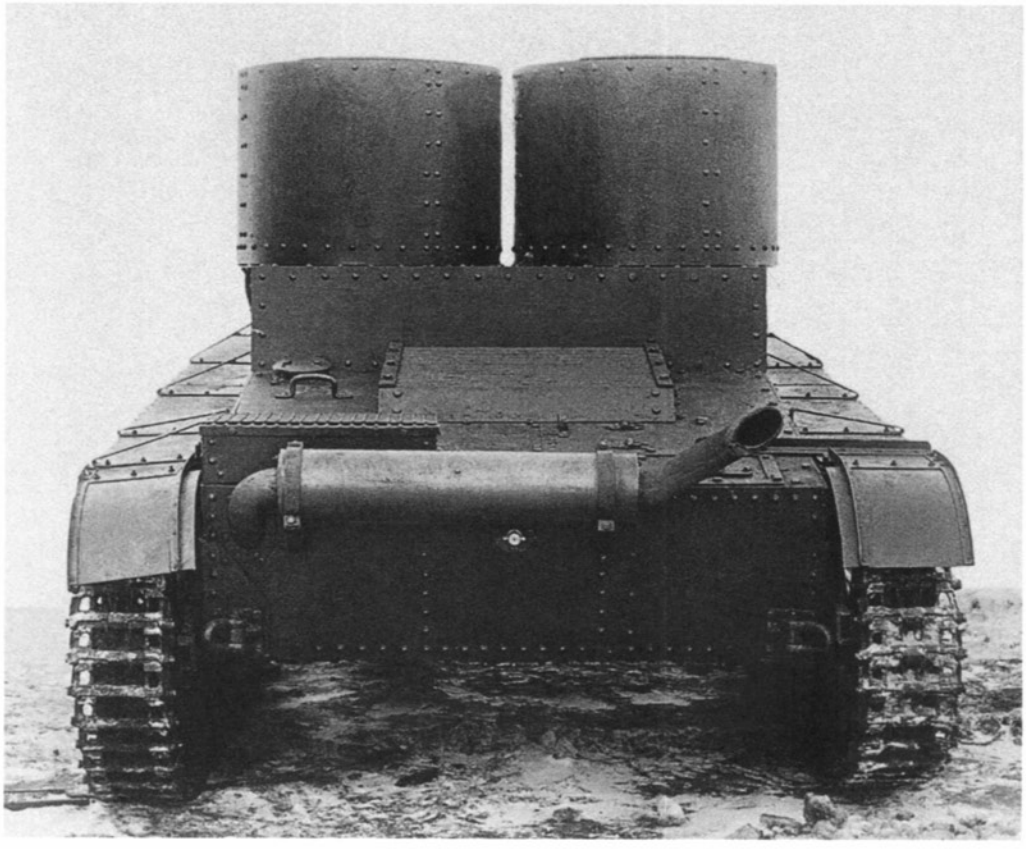
Согласно принятому решению, пушкой в правой башне должен был вооружаться каждый пятый танк, но время шло, а вопрос о производстве ПС-2 так и не разрешался. К этому времени Главное артиллерийское управление Красной Армии отдало предпочтение 37-мм противотанковой пушке немецкой фирмы «Рейнметалл», которая была закуплена советскими представителями и готовилась к серийному производству. Силами артиллерийского КБ завода «Большевик» качающуюся часть 37-мм орудия «Рейнметалл» поместили в ложе ПС-2. После успешных испытаний эта система была принята на вооружение под индексом Б-3 и поставлена на серийное производство на подмосковном артиллерийском заводе № 8 имени М. Калинина, где получила заводское обозначение 5К. Осенью 1931 года один из первых образцов Б-3 установили в правой башне Т-26. Испытание этой системы в танке прошло успешно и было принято решение о скорейшем вооружении Т-26 пушками Б-3. Однако их выпуск на заводе № 8 шел крайне медленно: из изготовленных до конца 1931 года 225 орудий не удалось сдать



Первый экземпляр двухбашенного танка Т-26, вооруженного 37-мм пушкой Б-3, вид спереди (АСКМ).

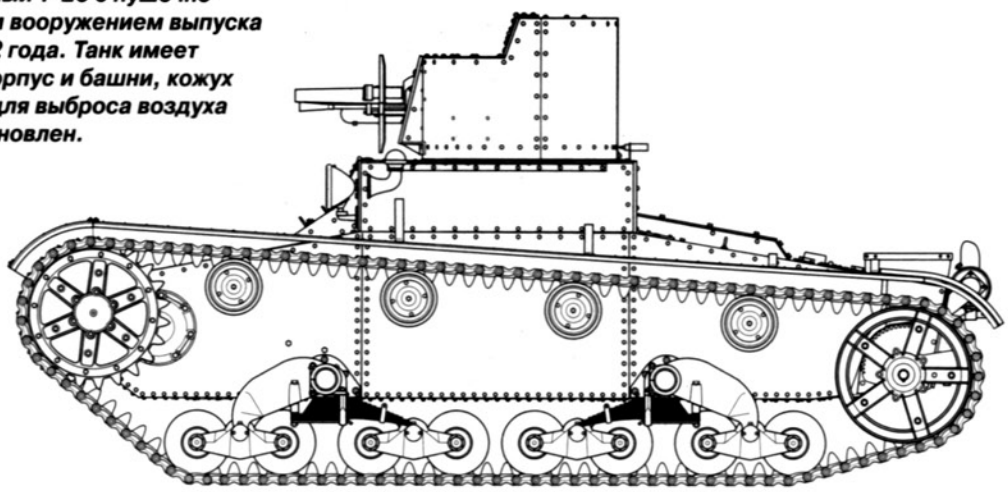


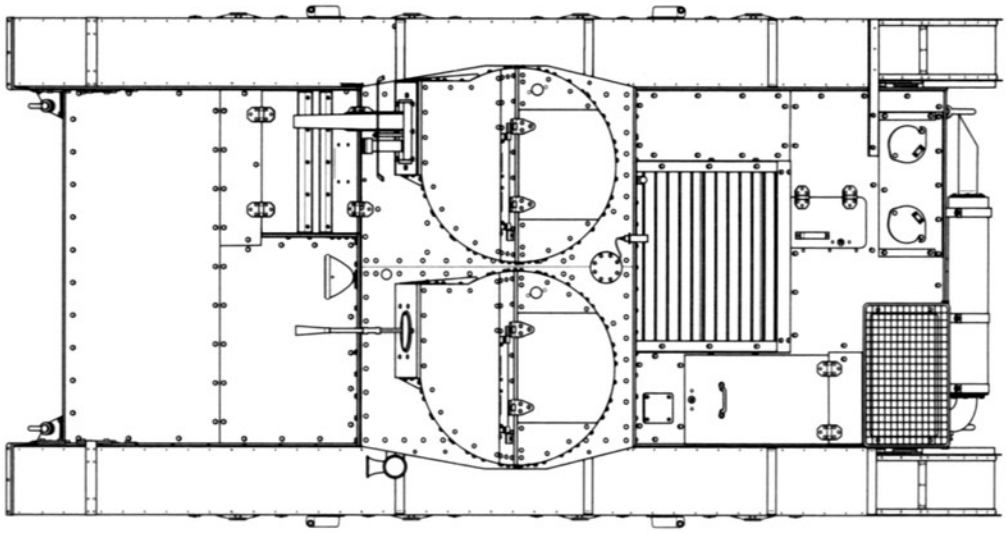
Двухбашенный танк Т-26 с установленным в правой башне 76-мм динамо-реактивным (безоткатным) орудием Курчевского (фото из коллекции Н. Гаврилкина).

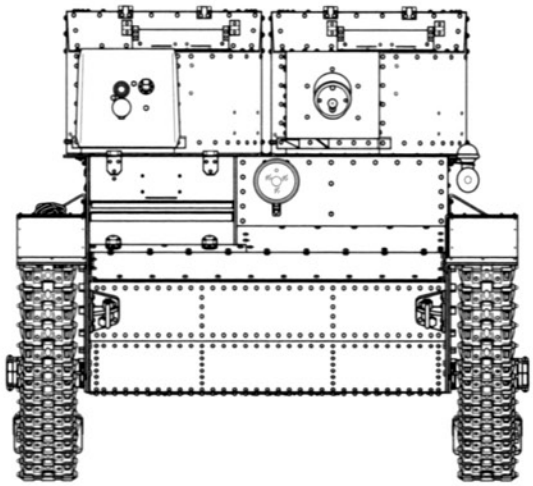


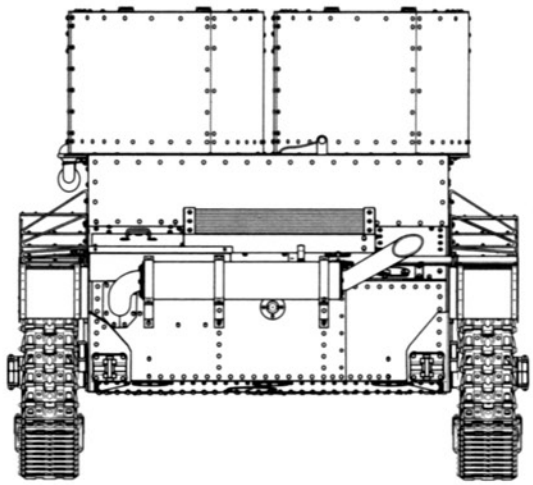
Первый экземпляр двухбашенного танка Т-26, вооруженного 37-мм пушкой Б-3, вид сзади. Машина имеет характерные черты танков выпуска 1931 года — клепаные башни, глушитель закреплен двумя хомутами, кожух над окном выброса воздуха еще отсутствует (АСКМ).

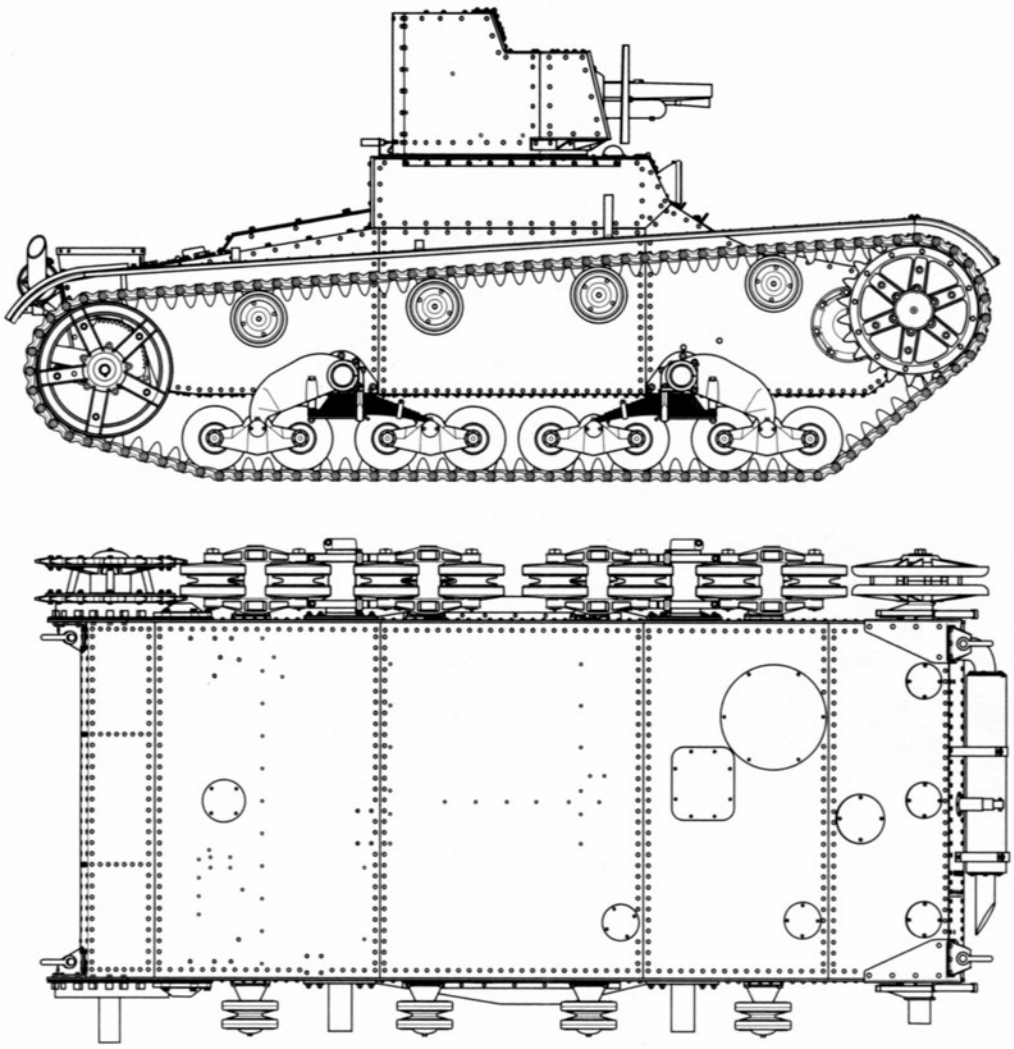
Двухбашенный Т-26 с пушечно-пулеметным вооружением выпуска начала 1932 года. Танк имеет клепаный корпус и башни, кожух над люком для выброса воздуха еще не установлен.





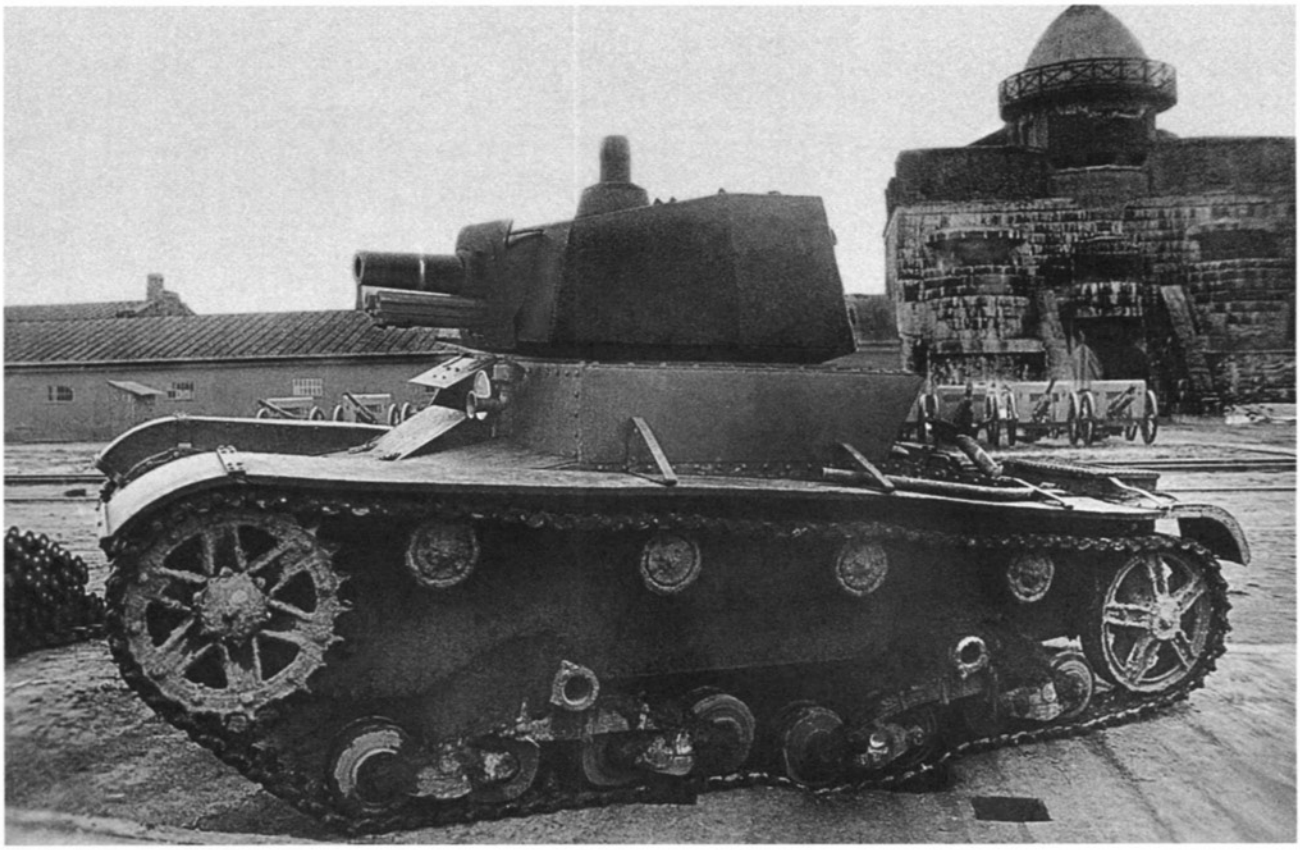






ни одного, а заказ на 300 Б-3, выданный осенью 1931 года, был закончен лишь в 1933 году! Поэтому с весны 1932 года на Т-26 вновь начали устанавливать старые 37-мм пушки Гочкиса. Этими системами и было вооружено подавляющее большинство пушечных двухбашеных танков Т-26. Количество машин с системой Б-3 было крайне малым и едва ли превышало 20-30 единиц: ведь начиная с лета 1932 года все пушки Б-3, с трудом сдаваемые заводом № 8, должны были поступать на вооружение танков БТ-2. Точной цифры двухбашенных Т-26, вооруженных 37-мм пушками пока обнаружить не удалось. Известно лишь то, что по состоянию на 1 апреля 1933 года в Красной Армии имелось 1407 двухбашенных Т-26, из которых 392 имели пушку. А всего из 1627 изготовленных двухбашенных Т-26 пушкой были вооружены около 450 машин.

В конце 1933 года М. Тухачевский предложил для увеличения огневой мощи двухбашенных танков вооружить часть из них 76-мм динамо-реактивной (безоткатной) пушкой конструкции Курчевского. В следующем году такое орудие установили в правой башне танка Т-26. 9 марта 1934 года прошло испытание этой системы, показавшее, что огневая мощь танка значительно возросла. Вместе с тем, обнаружился и ряд существенных недостатков, особенно неудобство заряжания орудия на ходу, а мощная струя газов, отводившаяся при выстреле назад, могла поразить следовавших за танком пехотинцев. Кроме того, конструкция самого динамо-реактивного орудия была далека от совершенства. Таким образом, планировавшееся перевооружение двухбашенников не состоялось.



АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ Т-26

Еще до развертывания серийного производства Т-26 руководство УММ РККА подняло вопрос об усилении вооружения этих танков. Так, уже 19 марта 1931 года КБ завода «Большевик» получило задание на проектирование «танка огневой поддержки». Чуть позже к этой работе подключилось опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА под руководством изобретателя-самоучки Н. Дыренкова.

По выданному военными заданию предполагалось «спешно разработать и предъявить в срок не позднее 7 ноября 1931 года проект арттанка сопровождения типа В-26 с вооружением из 76-мм пушки во вращающейся башне или без таковой». Вариант артиллерийского танка на шасси Т-26 с 76-мм пушкой в неподвижной броневой рубке (СУ-1) был предъявлен в срок. Однако в ходе испытаний выявилось большое количество недоработок, которые требовали время для их устранения. Кроме того, многих военных не устраивал малый угол горизонтального обстрела орудия. Поэтому, еще не видя варианта артиллерийского танка с вращающейся башней, многие отдавали предпочтение именно ему.

В начале 1932 года КБ Н. Дыренкова предъявило два проекта башен с 76-мм пушкой, предназначавшихся «для вооружения танков типа «Кристи» и Т-26». Проекты различались между собой главным образом технологией изготовления – один предусматривал использование плоских листов, соединенных при помощи сварки, а второй «частично штампованных бронеплит обтекаемой формы». В целом проект новой башни, получившей индекс А-43, произвел хорошее впечатление и Ижорский завод получил заказ на изготовление двух образцов. В начале февраля 1932 года первая башня, изготовленная из штампованных листов, была установлена на шасси Т-26 и продемонстрирована руководству УММ РККА. После этого ее переставили на шасси танка БТ-2, так как «задача усиления вооружения танков типа «Кристи» считалось более важной». В марте того же года БТ-2 с башней А-43 прошел испытания стрельбой и возкой. В ходе них выяснилось, что из-за большой длины отката

Танк Т-26 с башней А-43 конструкции КБ Н. Дыренкова. Ленинград, 1933 год. Башня сварена из плоских броневых плит (АСКМ).

(900 мм) установленной в башне 76-мм полковой пушки обр. 1927 года и неудачной конструкции погона, действия экипажа в танке были практически невозможны. Поэтому испытания отложили до установки в башню А-43 «новой 76-мм танковой пушки укороченного отката».

Изготовление сварной башни конструкции КБ Дыренкова затянулось и лишь в ноябре 1932 года она была установлена на шасси Т-26. Из-за большого диаметра погона пришлось несколько переработать подбашенную коробку, сделав ее кормовой лист наклонным. Испытания машины, проведенные с 26 ноября по 5 декабря 1932 года, выявили те же недостатки в конструкции башни и пушки, что и в случае с БТ-2. Из-за неудачной конструкции погона приходилось прикладывать на маховик поворотного механизма значительные усилия, особенно при страгивании башни с места.

В начале 1933 года в той же башне смонтировали новую 76-мм танковую пушку обр. 1927/32 гг., представлявшую собой 76-мм полковую пушку обр. 1927 года с уменьшенной до 500 мм длиной отката. Однако особых изменений в лучшую сторону это не принесло, так как конструкция самой башни осталась практически без изменений. Особенно угнетала теснота в боевом отделении. Например, при производстве выстрела заряжающему (он же пулеметчик) во избежание удара откатывающееся частью орудия приходилось прижиматься к правому борту башни и, «прерывая всякую возможность ведения стрельбы из пулемета прижимать к себе левую руку». Спуск орудия давал частые отказы при стрельбе, угол обстрела пулемета был очень мал, а обзор из башни крайне ограниченным. Кроме того, крайне неудачно была спроектирована боеукладка и отсутствовала вентиляция, что при интенсивной стрельбе могло привести к отравлению экипажа пороховыми газами.

В результате, от проекта башни конструкции Дыренкова военные отказались.

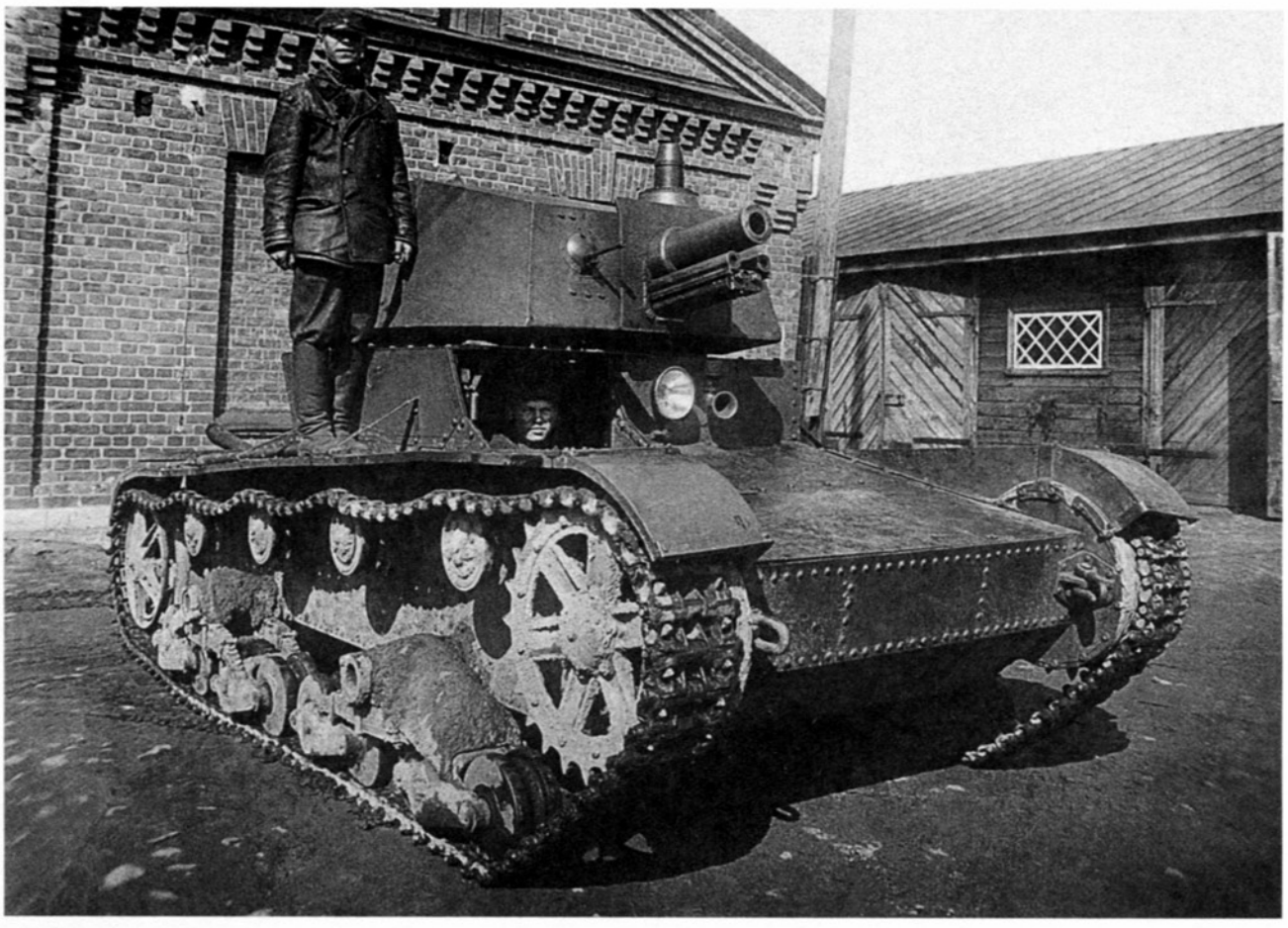
Проектирование башни для 76-мм танкового орудия на заводе «Большевик» (с февраля 1932 года проектированием этой установки занималось КБ вновь образованного завода № 174 имени Ворошилова) затянулось, и только в ноябре 1932 года танк Т-26 с уста-

Танк Т-26 с башней А-43 конструкции КБ Н. Дыренкова, вид сзади. Ленинград, 1933 год. Башня установлена на корпус танка выпуска до марта 1932 года (отсутствует кожух над отверстием выброса воздуха, глушитель закреплен двумя хомутами). Хорошо видно наклонное расположение заднего листа подбашенной коробки (АСКМ).

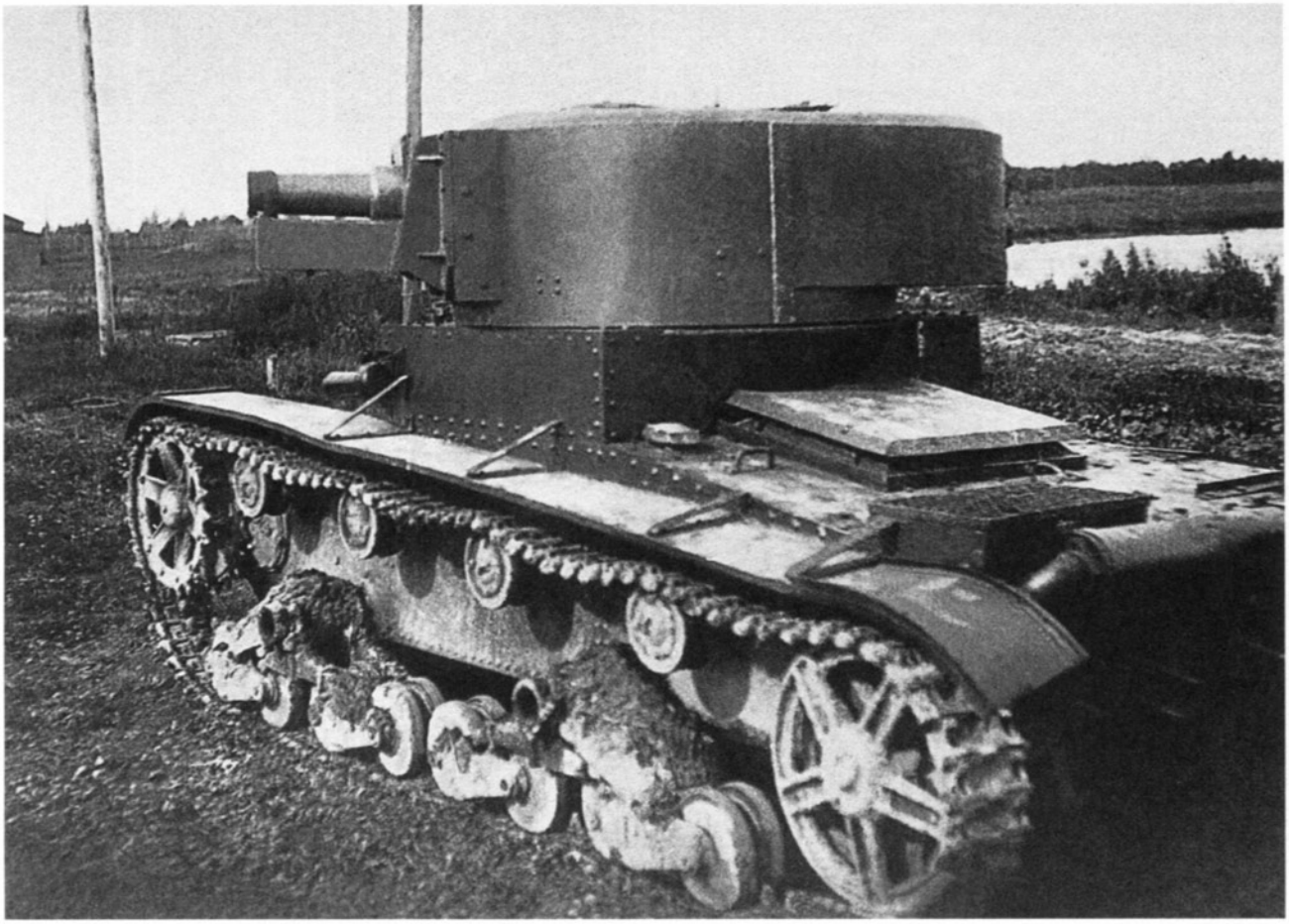
новленной на нем башней с 76-мм танковой пушкой обр. 1927/32 гг. был показан представителям УММ РККА. Новая машина получила обозначение Т-26-4. В отличие от башни Дыренкова, конструкция башни КБ завода № 174 была более удачной и обеспечивала нормальные условия для работы экипажа. При ее проектировании использовался опыт работ по созданию башни для среднего танка Т-28. После проведенных испытаний, показавших хорошие результаты, завод имени Ворошилова получил заказ изготовить в 1933 году установочную партию из пяти танков Т-26-4. Причем три из них предполагалось вооружить 76-мм пушкой обр. 1927/32 гг., а два 76-мм орудием ПС-3. ПС-3 разрабатывалась в Опытном конструкторско-механическом отделе (ОКМО)* завода имени Ворошилова под руководством П. Сячентова как специальная танковая пушка и имела лучшие характеристики по сравнению с пушкой обр. 1927/32 гг. В октябре 1933 года ПС-3, установленная в башне первого образца Т-26-4 прошла испытания. Конструкция этой пушки имела большое количество технических новшеств, впервые использовавшихся в отечественном танкостроении – ножной спуск, крепление орудия по-походному, двойная оптика, оригинальный поворотный механизм и т.д. Однако вскоре выяснилось, что для установки в башню Т-26-4 более мощной пушки ПС-3 требуется внести ряд изменений в конструкцию танка. Так, в ходе испытаний обнаружилось большое количество поломок – деформация погона башни и прогиб крыши корпуса при стрельбе, проседание рессор и т.п. Поэтому решено было вооружать танки Т-26-4 76-мм орудиями 1927/32 гг.

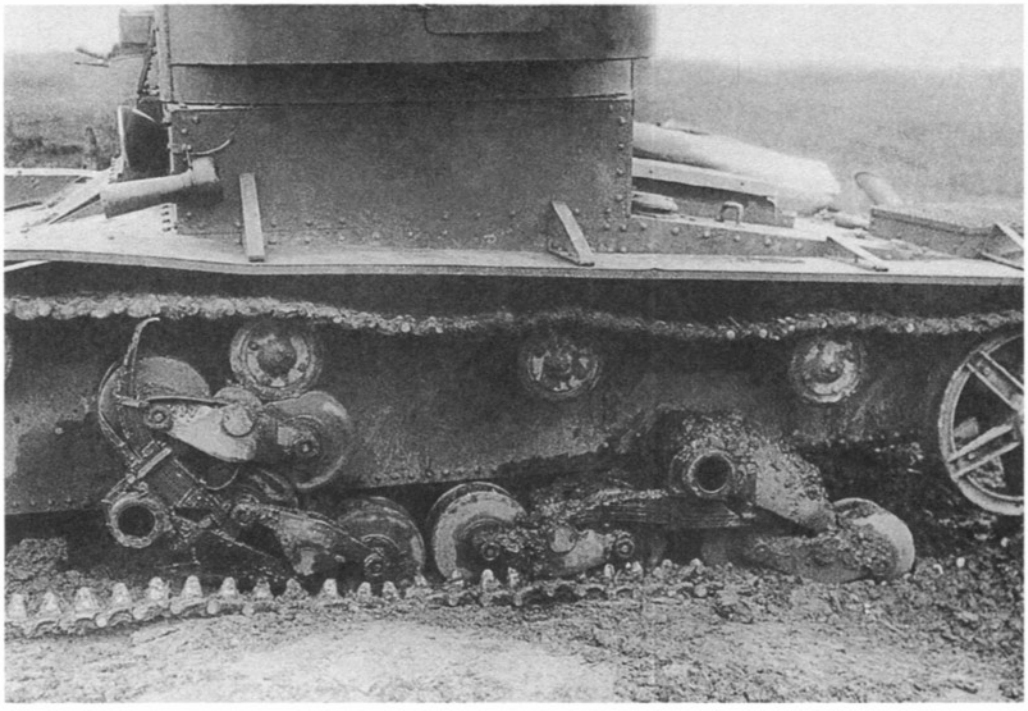
Как это часто бывало с новыми образцами военной техники, выпуск опытной партии Т-26-4 затянулся, и только в сентябре 1934 года все пять машин были изготовлены и по-

** В 1935 году ОКМО выделили в самостоятельное предприятие – завод № 185 имени С.М. Кирова, который вплоть до его объединения с заводом № 174 в марте 1940 года занимался разработкой опытных образцов танков и танкового вооружения.*



Танк Т-26 с башней А-43 конструкции КБ Н. Дыренкова. Ленинград, 1933 год. Хорошо видна шаровая установка пулемета ДТ (АСКМ).

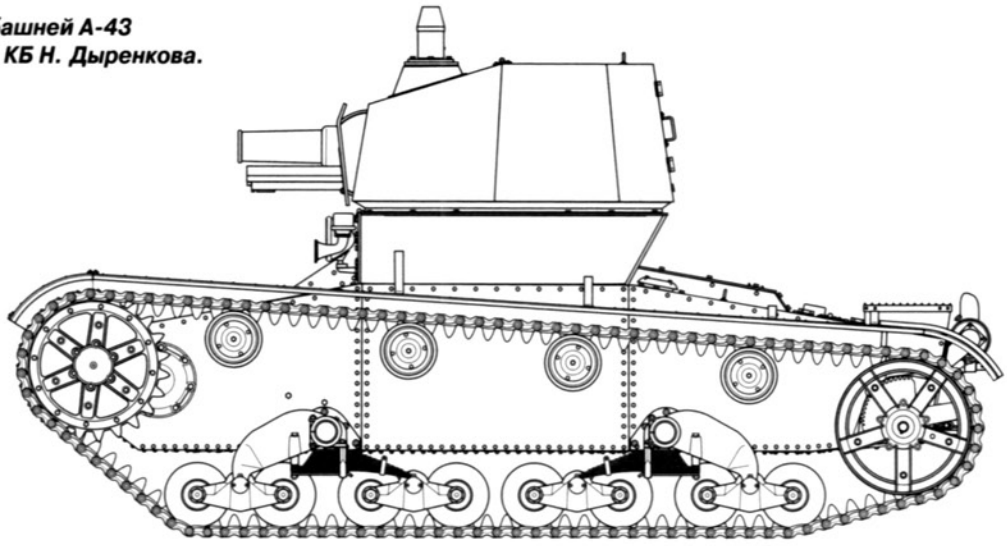




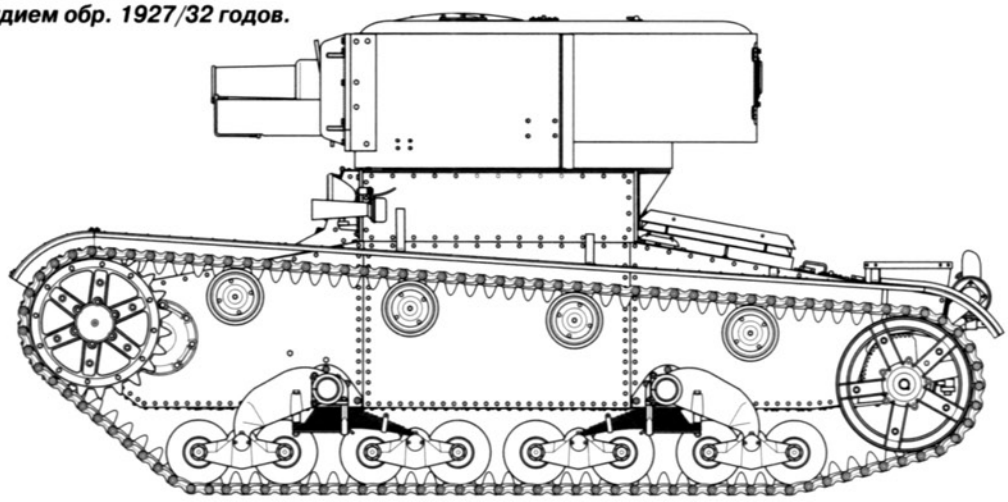
Танк Т-26-4 на испытаниях, 1934 год. Башня увеличенного размета установлена на корпусе Т-26 выпуска 1931 года — кожух над окном для выброса воздуха отсутствует. Обратите внимание на нехарактерную форму жалюзи над масляным радиатором (АСКМ).

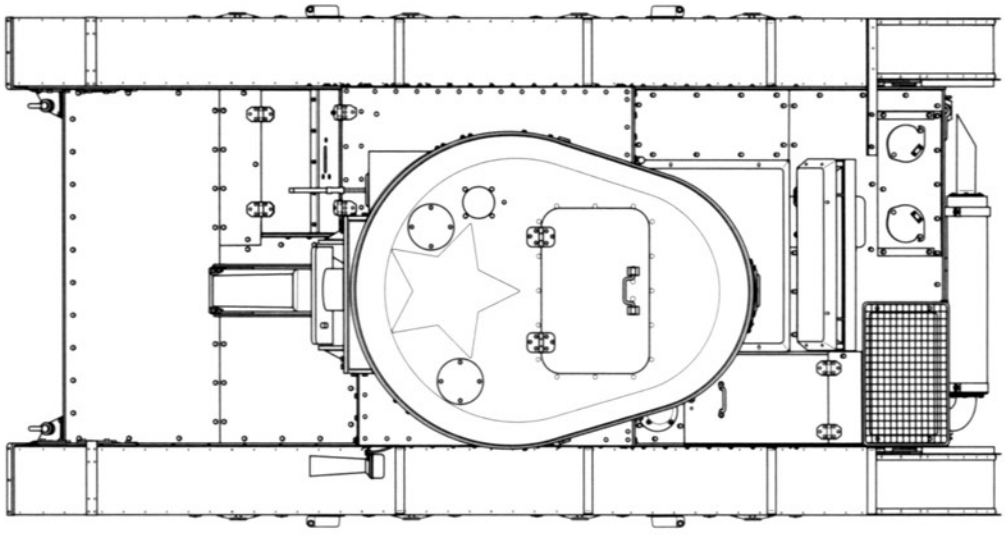
Тот же танк Т-26-4 после аварии — видна перевернутая тележка подвески и часть заднего люка башни (фото из коллекции М. Свирина).

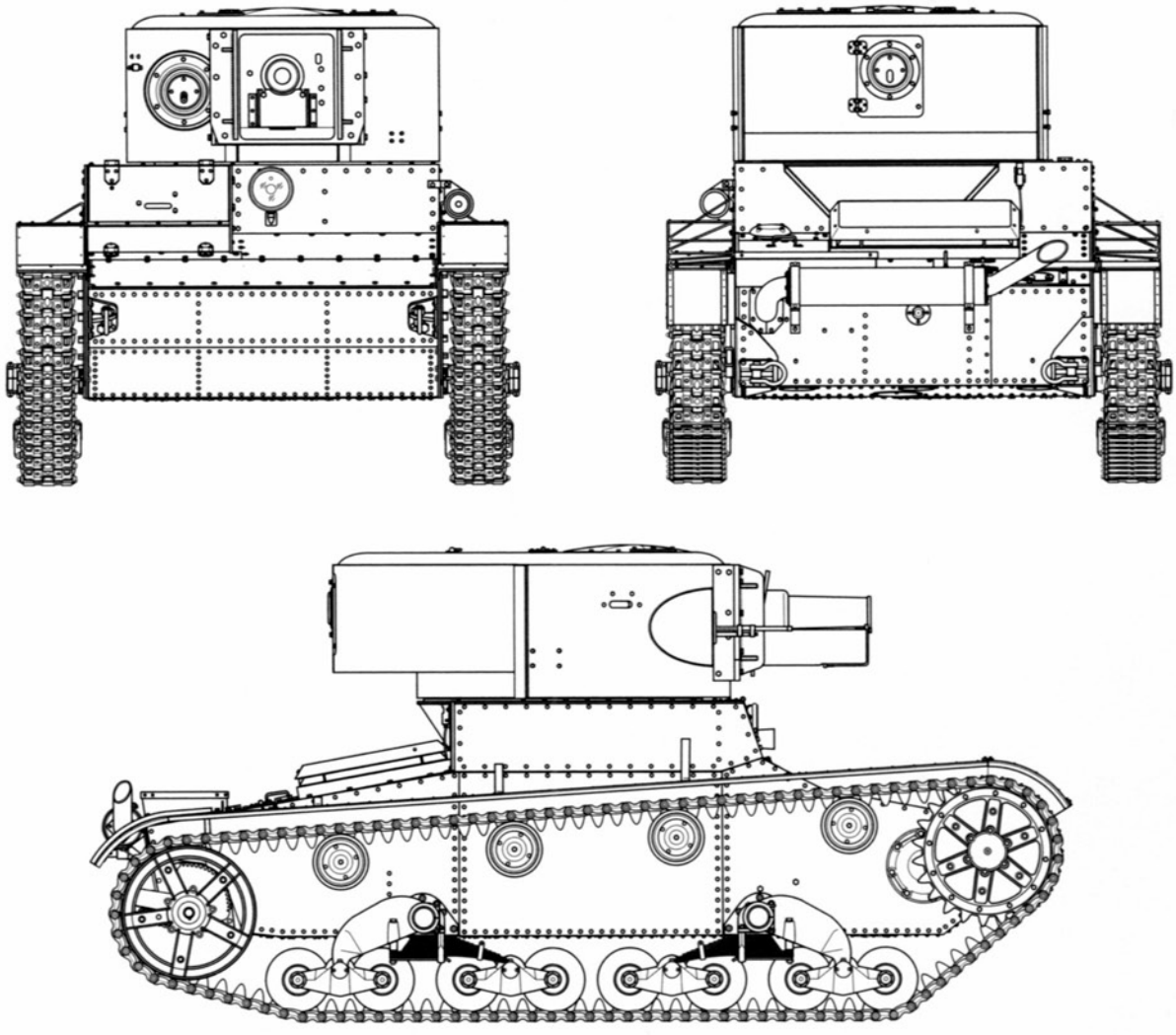
Танк Т-26 с башней А-43 конструкции КБ Н. Дыренкова.



Опытный образец танка Т-26-4 с 76-мм орудием обр. 1927/32 годов.







ступили для испытаний в войска. После устранения выявленных недостатков предполагалось изготовить в 1935 году первую партию Т-26-4 – 50 машин. Но тут вмешался «его величество случай». 19 сентября, в ходе проведения опытных учений под Ленинградом, из-за разрушения гильзы при выстреле в одном из танков произошел прорыв пороховых газов через затвор. И хотя этот дефект никак не был связан с конструкцией башни, на многих военных он произвел негативное впечатление: заказ на изготовление пятидесяти Т-26-4 был отменен.

А вскоре начались работы по созданию безбашенного артиллерийского танка АТ-1 с более мощной пушкой ПС-3 и все работы по Т-26-4 были свернуты. Тем не менее, конструкция башни Т-26-4 была использована при проектировании артиллерийского танка БТ-7А в КБ харьковского завода № 183. БТ-7А были изготовлены небольшой партией и хорошо показали себя в боях на реке Халхин-Гол и в ходе советско-финляндской войны.

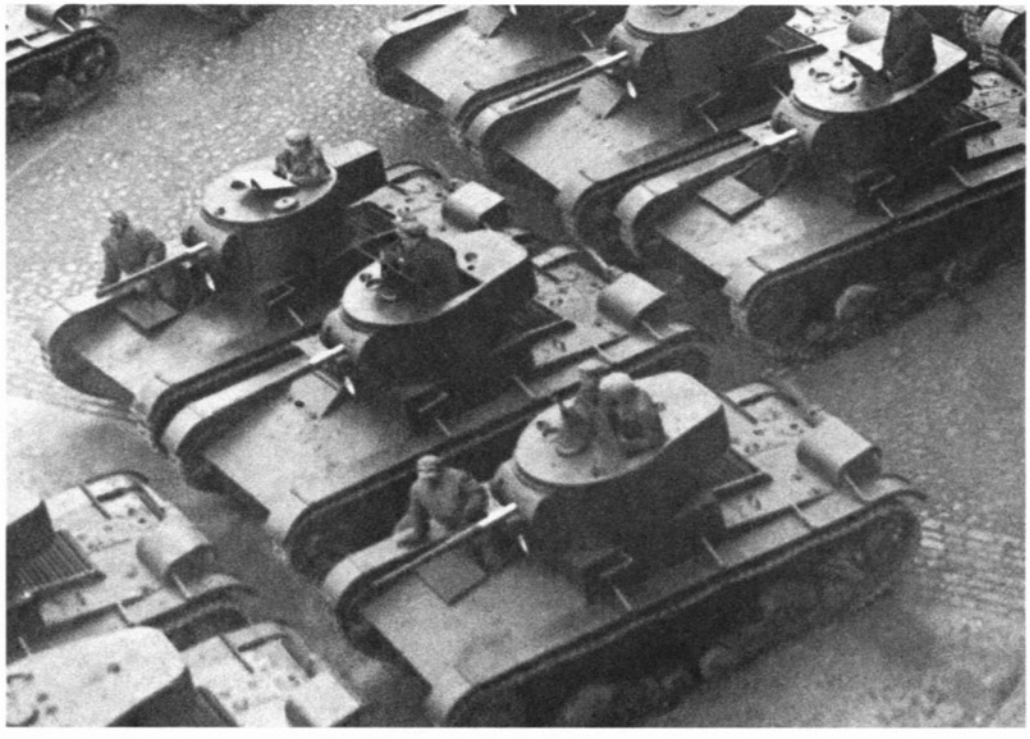
Однако история «артиллерийского танка» Т-26 на этом не закончилась. По заданию АБТУ РККА в план опытных работ завода имени Ворошилова на 1939 год был включен следующий пункт: «Разработать установку на Т-26 конической башни по типу БТ-7 с возможностью установки в нее 76-мм пушки Л-10». Изучив такую возможность, КБ завода № 174 в своем письме в АБТУ РККА сообщило следующее: «Установка башни подобного типа с 76-мм орудием приведет к серьезной перепланировке танка и значительному возрастанию его массы, что совершенно недопустимо». Поэтому к реализации данного проекта не приступали.

ОСНОВНОЙ ВАРИАНТ – ОДНОБАШЕННЫЙ

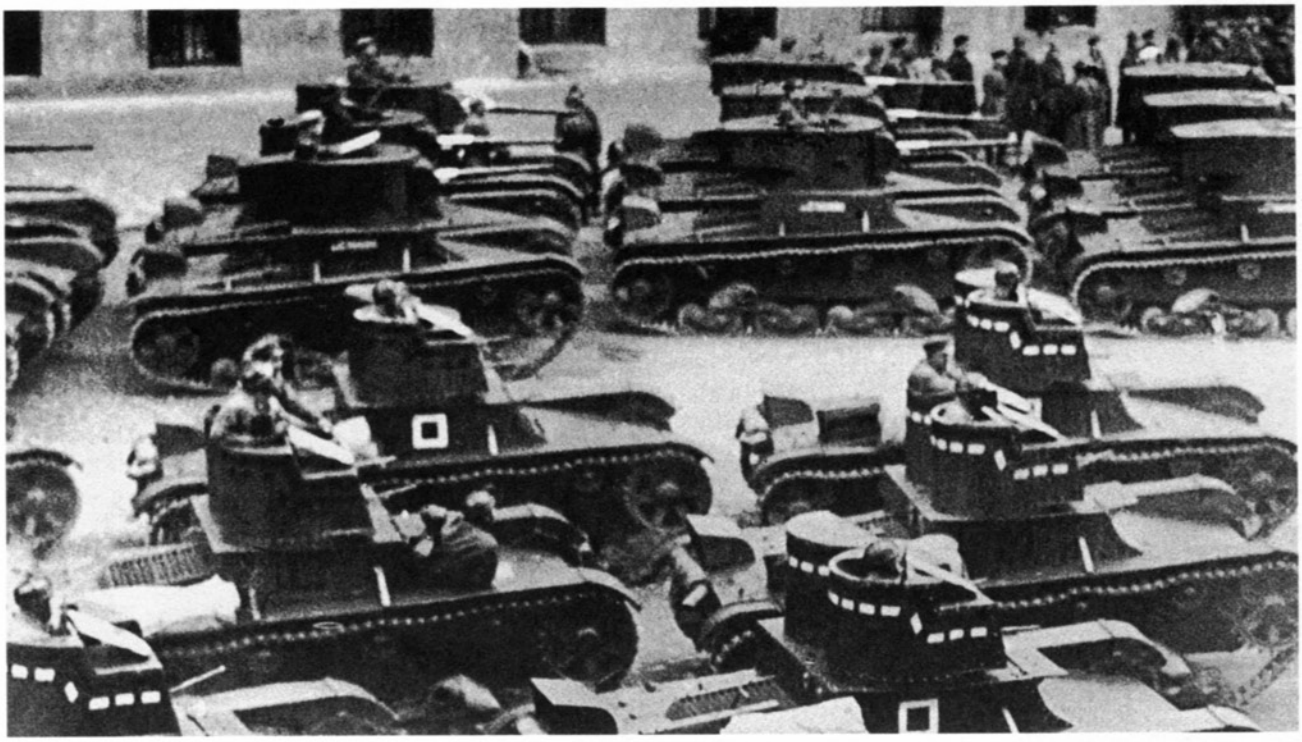
Однобашенная конструкция танка родилась из проекта танка-истребителя на базе Т-26. Согласно проекта, коническая башня от Т-19, вооруженная «37-мм пушкой большой мощности», должна была устанавливаться на корпус со смещением к левому борту (чтобы не мешать механику-водителю). Главный конструктор С.Гинзбург выступал за изготовление именно такого танка в качестве основной машины для РККА. Но М. Тухачевский считал, что «двухбашенная схема все-таки лучше отвечает требованиям атаки вражеских окоп».

К реализации проекта танка-истребителя приступили только в 1932 году. При этом по технологическим соображениям от конструкции конической башни решили временно отказаться. В первых числах марта Ижорский завод предоставил в УММ РККА проект новой цилиндрической пушечно-пулеметной башни увеличенного размера для танков Т-26 и БТ. Одновременно проект своей башни, изготовленной из плоских броневых листов предложил изобретатель-самоучка Н. Дыренков, возглавлявший опытно-конструкторское и испытательное бюро УММ РККА. Последний видимо критиковал конструкцию башни Ижорского завода, так как в письме С. Гинзбурга И. Халепскому от 11 апреля 1932 года сообщается: «Претензии тов. Дыренкова к конструкции большой башни для танка Т-26 и «Кристи» ничем не обоснованы... Предложенное им решение ничем не превосходит то, которое он критикует. Тов. Дыренков своей конструкцией показал, что он не производит необходимых расчетов башен».

После рассмотрения и утверждения проекта башня Ижорского завода со спаренной установкой 37-мм пушки Б-3 и пулемета ДТ была изготовлена в двух вариантах, которые отличались между собой способом соединения бронелистов (сварка или клепка), а также конструкцией люков (клепаная башня имела одностворчатый люк в крыше, а сварная – двустворчатый). Осмотр изготовленных башен и обстрел их из пулемета «Максима» выявили преимущества клепаной конструкции – в сварной оказались деформированы листы дна и крыши, а при попадании пуль в район сварных швов последние трескались. Стало ясно, что технология сварки башен большего размера (по сравнению с двух-



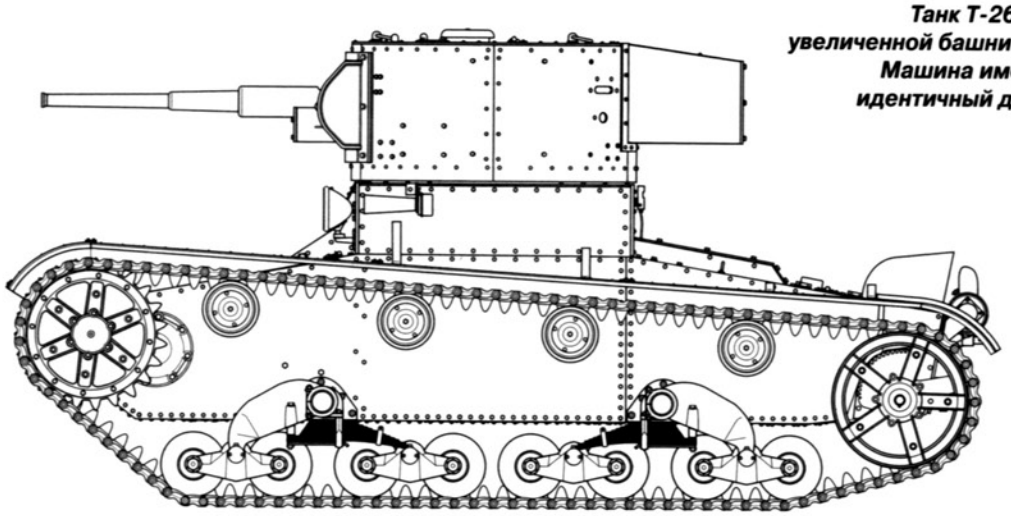
Танки Т-26 с 45-мм пушкой первых выпусков на параде. Ленинград, 7 ноября 1933 года. Среди прочих видна одна машина, имеющая башню раннего образца — с малой кормовой нишей и одним люком (ЦМВС).

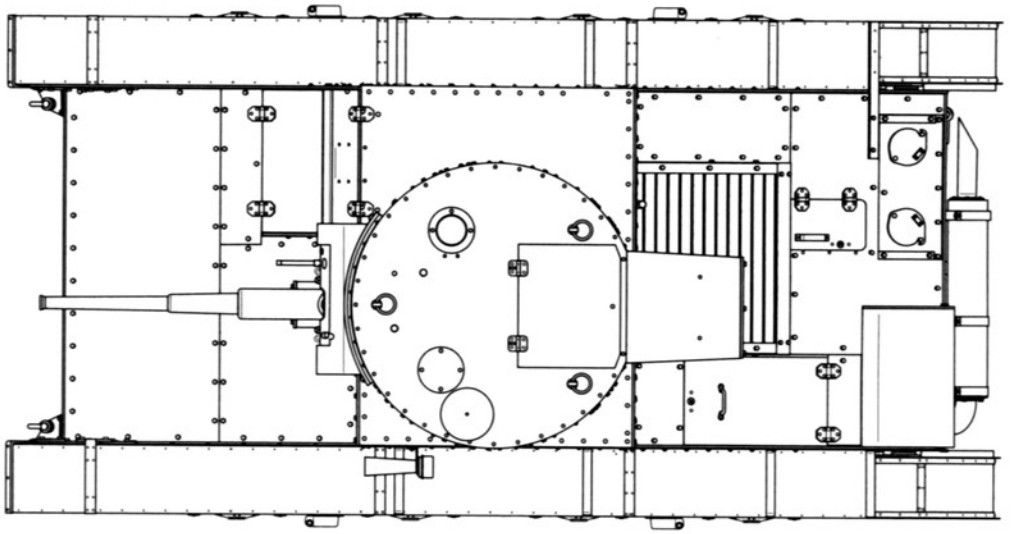


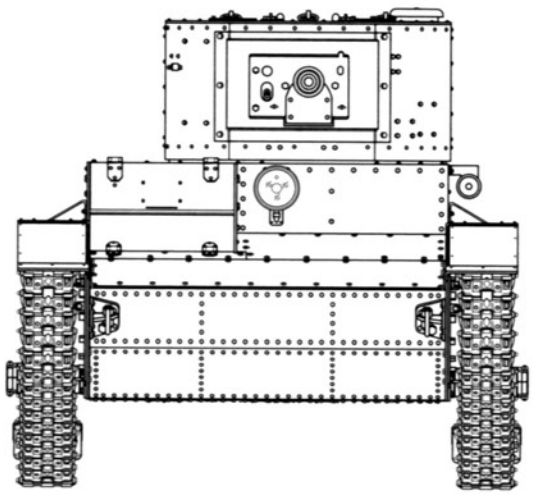
Тот же парад с другого ракурса: слева в крайнем ряду однобашенных Т-26 видна машина с башней раннего образца (ЦМВС).

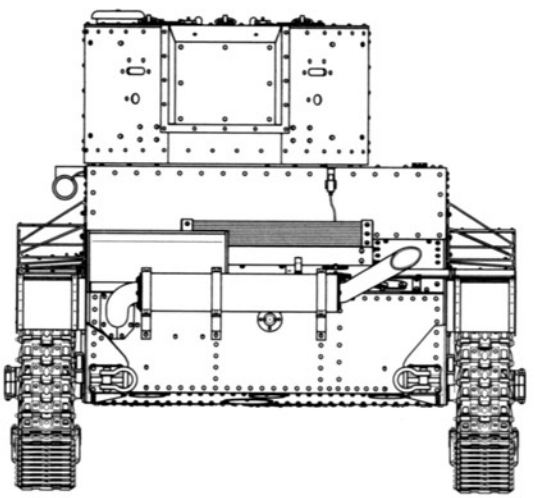
Танки Т-26 на площади имени Урицкого перед парадом. Ленинград, 1 мая 1934 года. На переднем плане виден фрагмент ХТ-26, дальше стоят машины со сварными корпусами и башнями (РГАКФД).

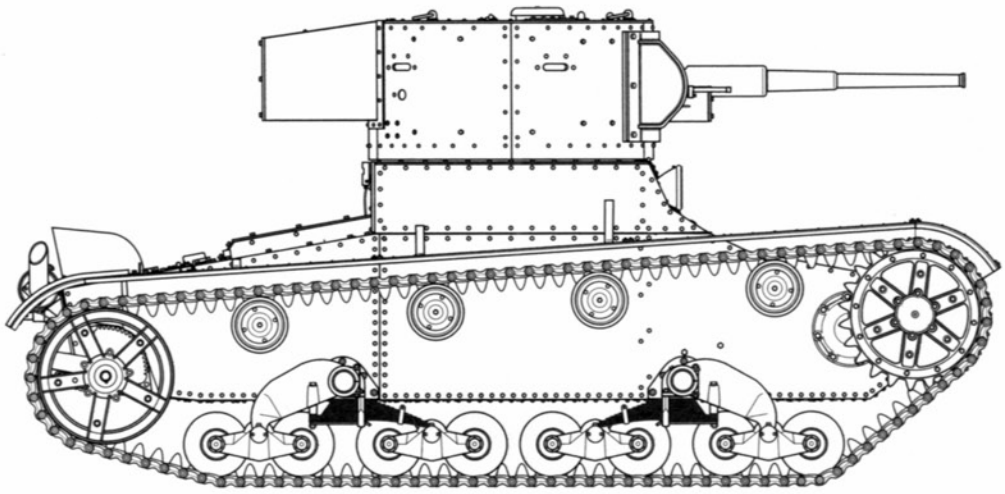
Танк Т-26 с первым вариантом увеличенной башни и 45-мм пушкой 20К. Машина имеет клепаный корпус, идентичный двухбашенным танкам выпуска 1933 года.











башнной машиной) нуждается в совершенствовании и поэтому дальнейшие эксперименты велись только с клепаной конструкцией.

Орудие Б-3 было установлено и испытано в клепаной башне в сентябре-октябре 1932 года, после чего башня была рекомендована к принятию на вооружение для танков Т-26. При этом военные высказали пожелание установить на корме башни ящик из 10-мм броневых листов для размещения радиостанции или части боекомплекта. С 21 января 1933 года Ижорский завод должен был изготовить 10 больших клепаных башен установочной партии, а серийные башни предполагалось выпускать по комбинированной клепано-сварной технологии. Пока не удалось найти документы, подтверждающие факт изготовления серии таких башен. Имеется единственная фотография, на которой изображен танк Т-26 с цилиндрической башней и ящиком для радиостанции на корме. Возможно, это и есть первая и единственная опытная башня, хотя не исключено, что 10 – 15 таких башен были изготовлены и установлены на танки. Следует также сказать, что цилиндрическая башня танка БТ-5 с малой

Танки Т-26 выпуска 1934 – 1935 годов проходят по Красной площади. Москва, 7 ноября 1935 года (ЦМВС).

кормовой нишей была хоть и подобна аналогичной башне Т-26, тем не менее, имела целый ряд отличий.

К моменту начала производства «большой» башни на испытания поступила также новая 45-мм танковая пушка образца 1932 года (заводской индекс 20К), разработанная в КБ завода № 8 имени Калинина на основе все той же 37-мм немецкой пушки «Рейнметалл». Поэтому руководство УММ РККА приняло решение провести испытание орудия 20К в большой башне танка Т-26. При успешных результатах это сулило большие преимущества, так как при сходной с 37-мм пушкой Б-3 бронепробиваемостью, осколочное действие 45-мм снаряда было значительно большим. Таким образом, отпадала надобность в специальном танке-истребителе и армия получала универсальный танк поддержки пехоты, пригодный как для борьбы с бронецелями, так и для действий против живой силы и огневых точек противника. В марте 1933 года на заводе имени Ворошилова один из первых образцов 45-мм пушки 20К был установлен в первом образце цилиндрической башни (с броневым кормовым ящиком) вместо системы Б-3 и подвергся испытаниям, которые в целом завершились удачно. Лишь отказы автоматики портили впечатление о новой танковой пушке, но зато выигрыш в осколочном действии снаряда против 37-мм Б-3 был значительным. Тут же, еще до устранения выявленных недостатков, было принято решение о принятии орудия 20К для вооружения танков.

Но для установки 45-мм пушки в Т-26 пришлось несколько доработать башню, так как имевшаяся цилиндрическая с броневым кормовым ящиком оказалась тесноватой. В срочном порядке КБ завода № 174 разработало несколько различных вариантов новой орудийной башни. После рассмотрения предложенных моделей руководство УММ РККА остановилось на «уравновешенной конструкции с цельнокроеными бортами». Эта башня во многом повторяла предыдущую, но имела развитую кормовую нишу, которую образовывали продолжения бортовых листов. При изготовлении башни уже широко применялась электросварка, хотя использовались и клепаные соединения. Самой сложной деталью в изготовлении пушечных башен была неподвижная часть маски орудия, для выпуска которой требовалась масса времени и высоко квалифицированные сварщики. Уже в конце 1933 года предпринимаются попытки изготовить ее штамповкой в один прием, но до 1935 года этого сделать не удалось.

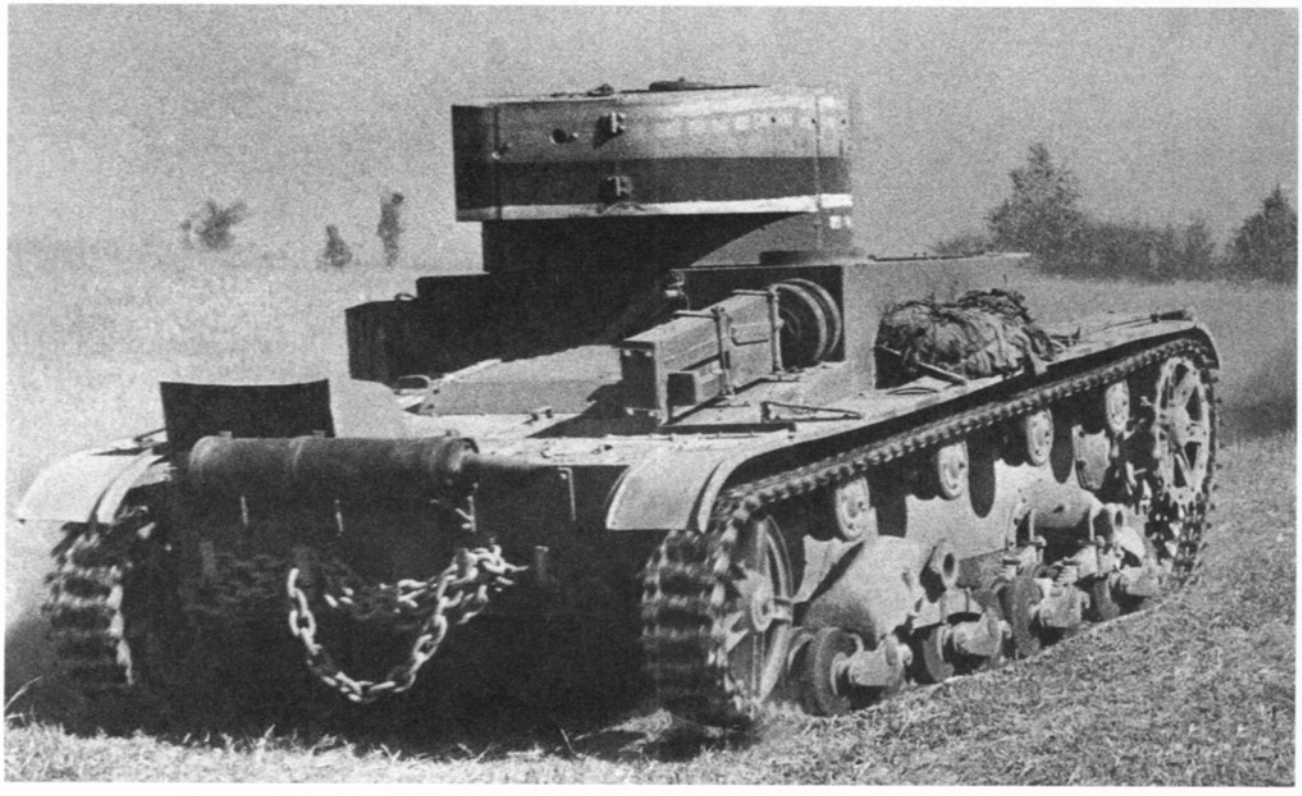
В большинстве публикаций, посвященным Т-26, однобашенный вариант именуется как Т-26 образца 1933 года, однако в доку-

Колонна танков Т-26. Лето 1937 года. На переднем плане радийная машина выпуска 1936 года со сварным корпусом и башней (АСКМ).

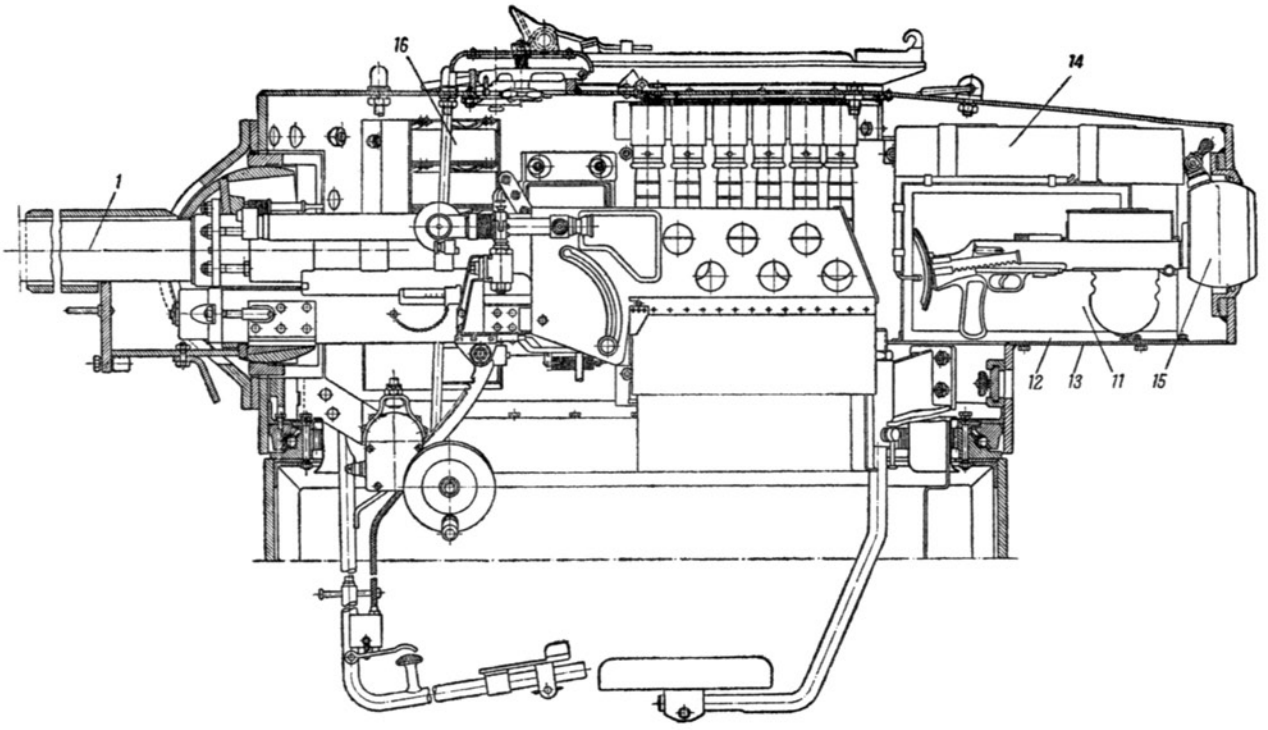
Танки Т-26 выпуска 1935 года на параде. Москва, Красная площадь, 1 мая 1936 года (РГАКФД)

ментах того времени такое обозначение не встречается.

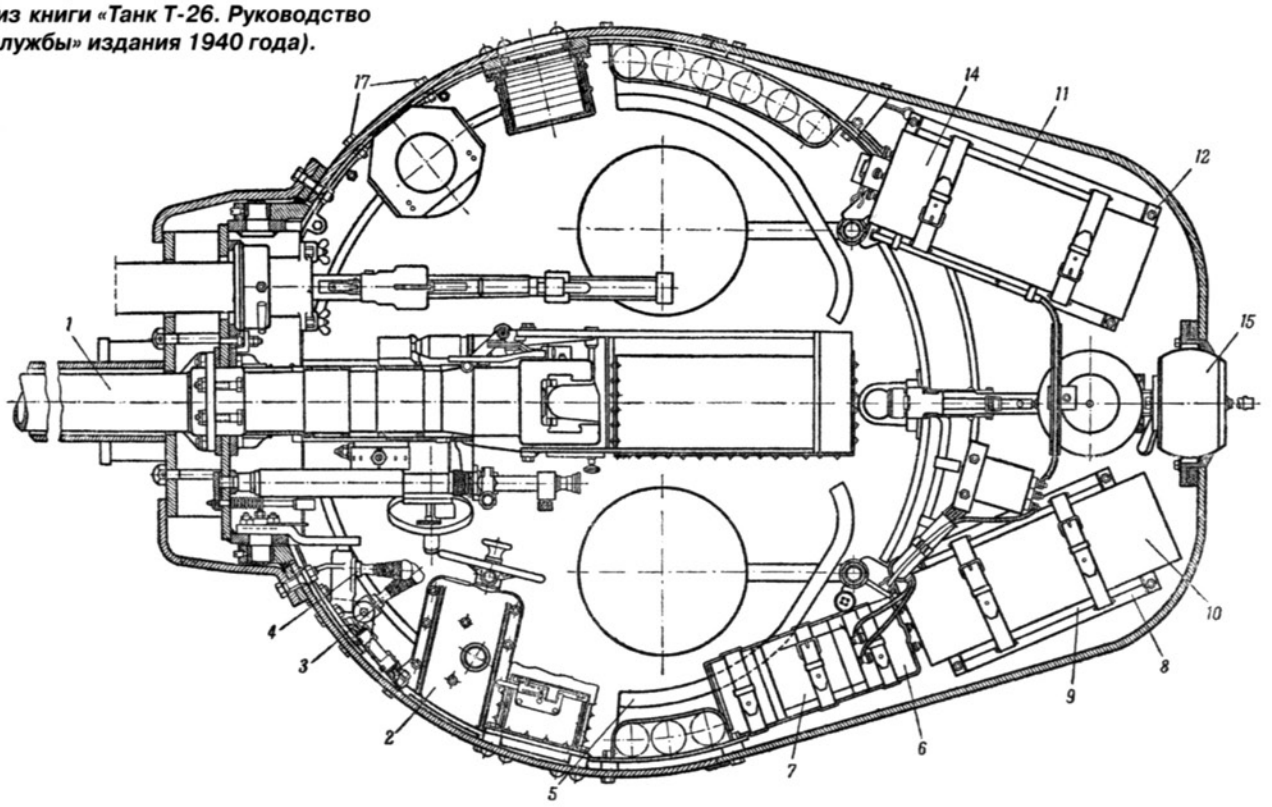
Производство однобашенных танков Т-26, вооруженных 45-мм пушкой 20К должно было начаться уже весной 1933 года. Но из-за неподачи вооружения и оптики их изготовление началось лишь летом. Так, в докладе М. Тухачевского о ходе выполнения танковой программы первого полугодия 1933 года сообщалось: «Причины невыполнения программы по Т-26 – 45-мм пушки стали поступать только в июне, перископические прицелы ожидаются не ранее четвертого квартала». По этой причине до конца 1933 года завод № 174 выпускал однобашенные Т-26 параллельно с двухбашенным вариантом танка. Помимо башни

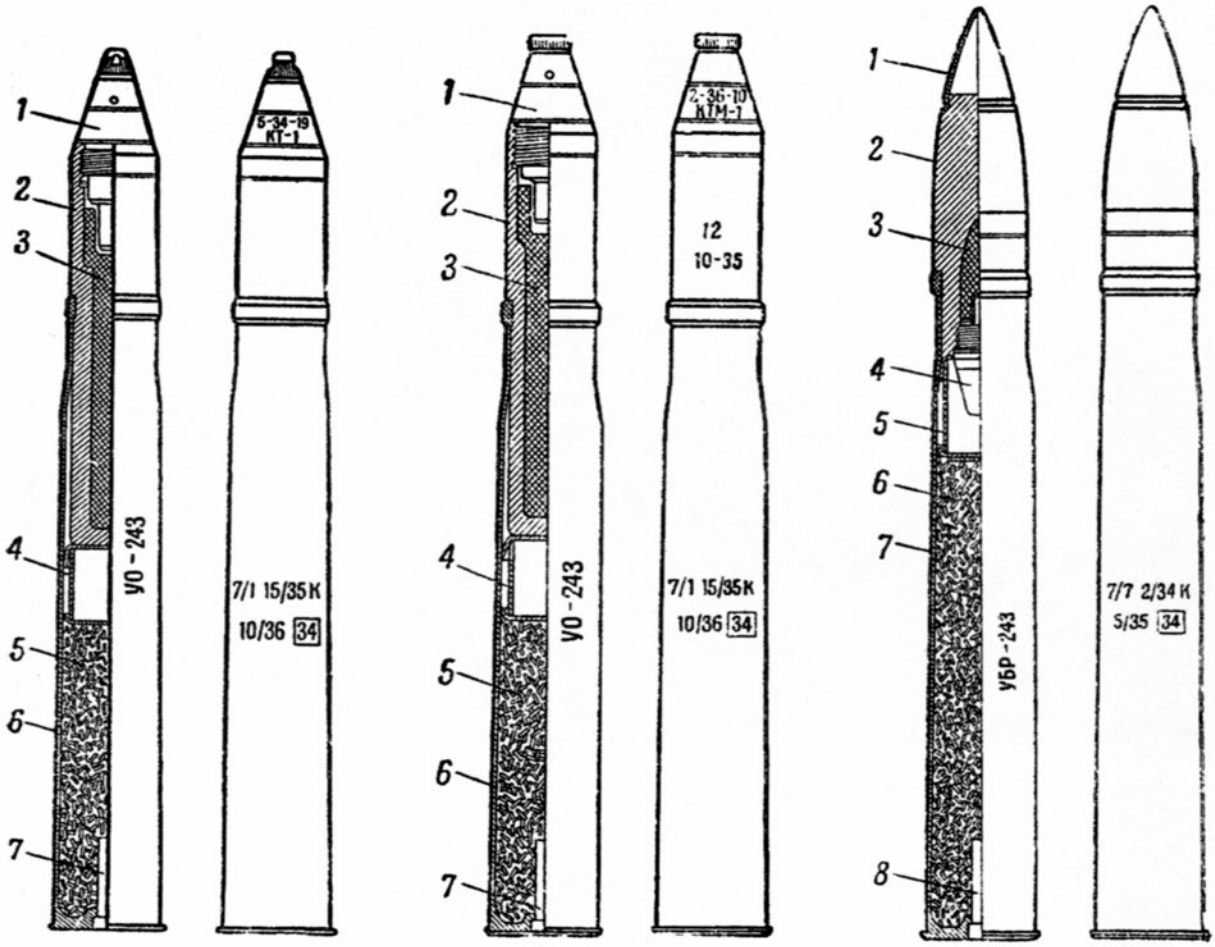


Танк Т-26 выпуска 1935 года на маневрах. Хорошо виден реечный домкрат, закрепленный на верхнем кормовом листе машины, и буксирная цепь (ЦМВС).



Продольный и поперечный разрезы цилиндрической башни танка Т-26 (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).





Выстрелы к 45-мм танковой пушке (слева направо): ОУ-234 с осколочным снарядом и взрывателем КТ-1, ОУ-234 с осколочным снарядом и взрывателем КТМ-1, УБР-243 с бронебойно-трассирующим снарядом и взрывателем МД-5 (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).

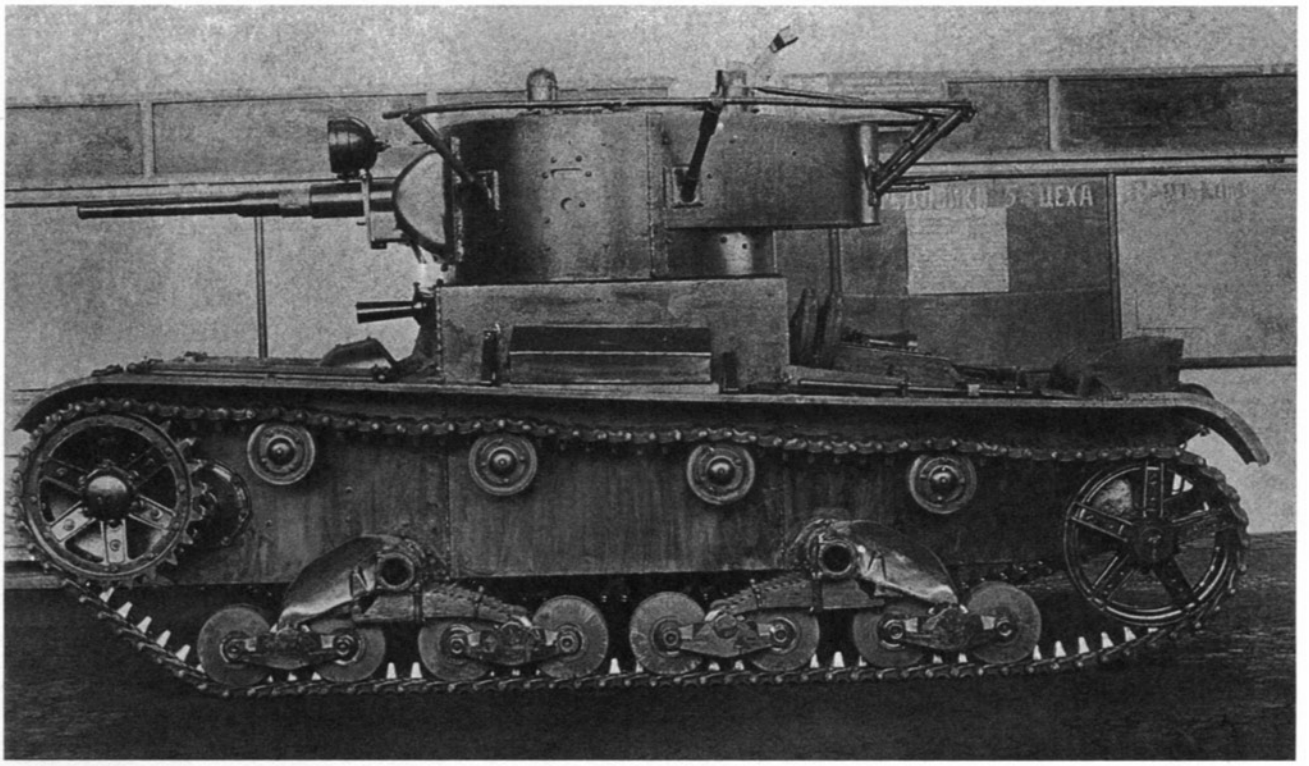
увеличенного размера с 45-мм пушкой новый Т-26 выпуска 1933 года практически не имел никаких отличий от двухбашенной машины.

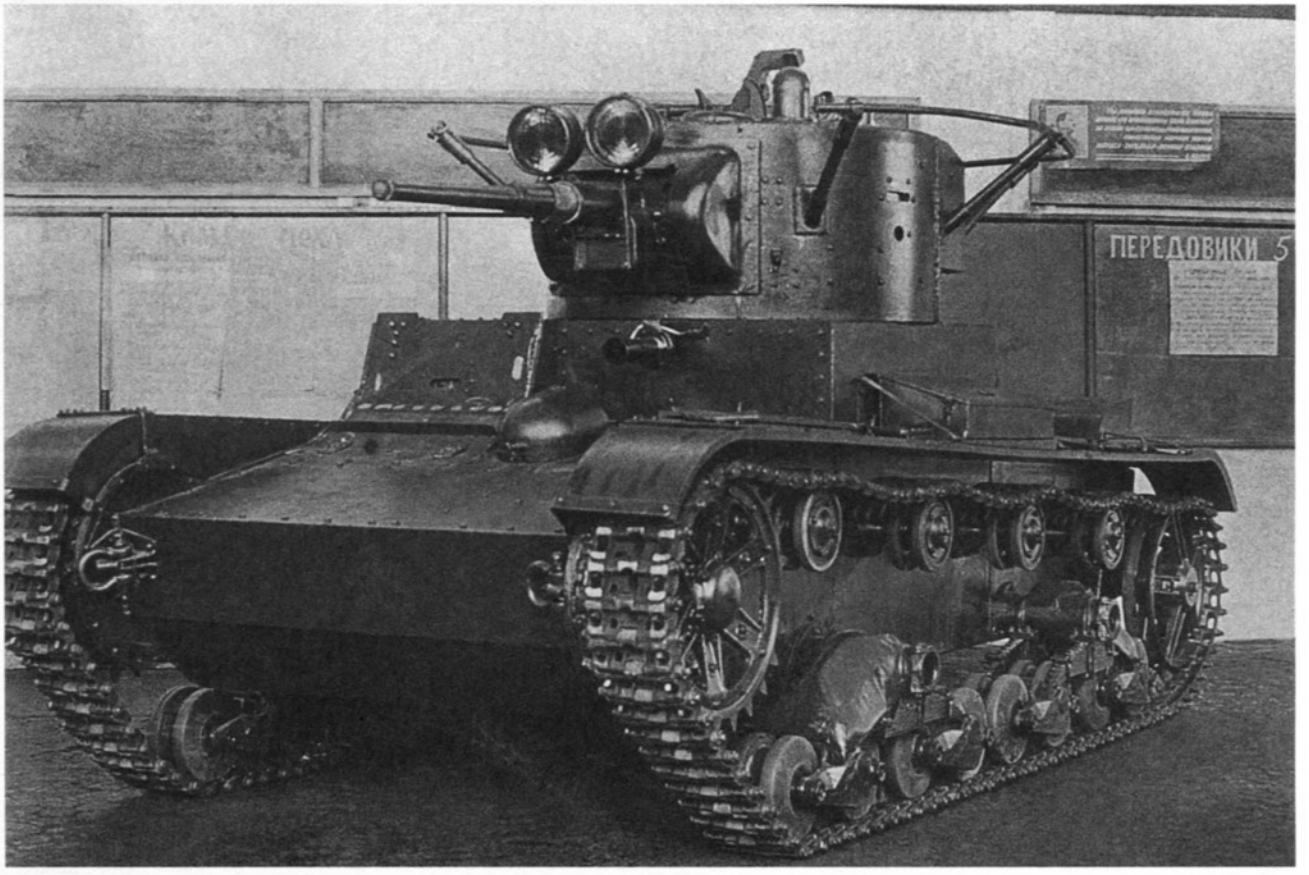
Правда, в 1934 году корпус танка в его кормовой части подвергся небольшим изменениям, а также в крыше подбашенной коробки с правой стороны (сама башня была сдвинута влево) добавился вентилятор боевого отделения: при интенсивной стрельбе из 45-мм орудия загазованность боевого отделения была значительной и это приводило порой к отравлению экипажа пороховыми газами.

Вообще новое 45-мм орудие вначале вызывало множество хлопот. Прежде всего, у 20К было огромное количество отказов в работе полуавтоматики (после выстрела затвор автоматически не открывался и не выбрасывал гильзу) – до 30-40%. Это приводило к необходимости ручного разряжания, что значительно снижало скорострельность. Кроме того, выпуск этих пушек на заводе № 8 имени Калинина велся полукустарным способом, в результате чего многие орудия просто ломались, а взаимозаменяемость деталей при ремонте оставляла желать лучшего. Как это часто бывало в те годы, решением проблемы артиллерийского вооружения танков было возложено на ОГПУ. 10 сентября 1933 года на заводе № 8 было создано конструкторское спецбюро экономического отдела ОГПУ («шарага»), в котором работала «группа инженеров-вредителей». Согласно доклада директора завода № 8 Мирзаханова, датированным 20 декабря 1933 года, спецбюро успешно справилось со своей задачей: «Система 20К имела следующие недостатки – полуавтоматика работала плохо, отказов до 30%, а в зимнее время сплошные отказы, противооткатные приспособления работают плохо, особенно на морозе. Выверенных чертежей, техусловий и описания на систему не было. Исходя из вышеизложенного спецбюро и получило задание:

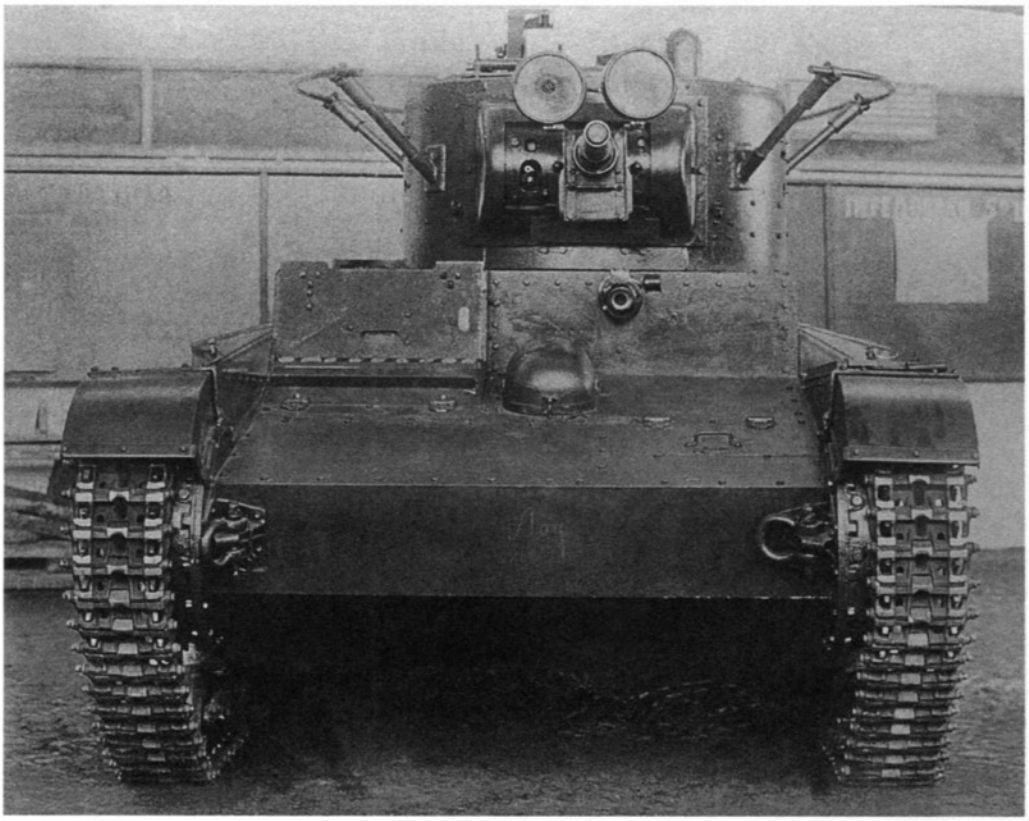
переделать конструкцию 20К, изготовить опытные образцы, на которых проверить переделанную конструкцию.

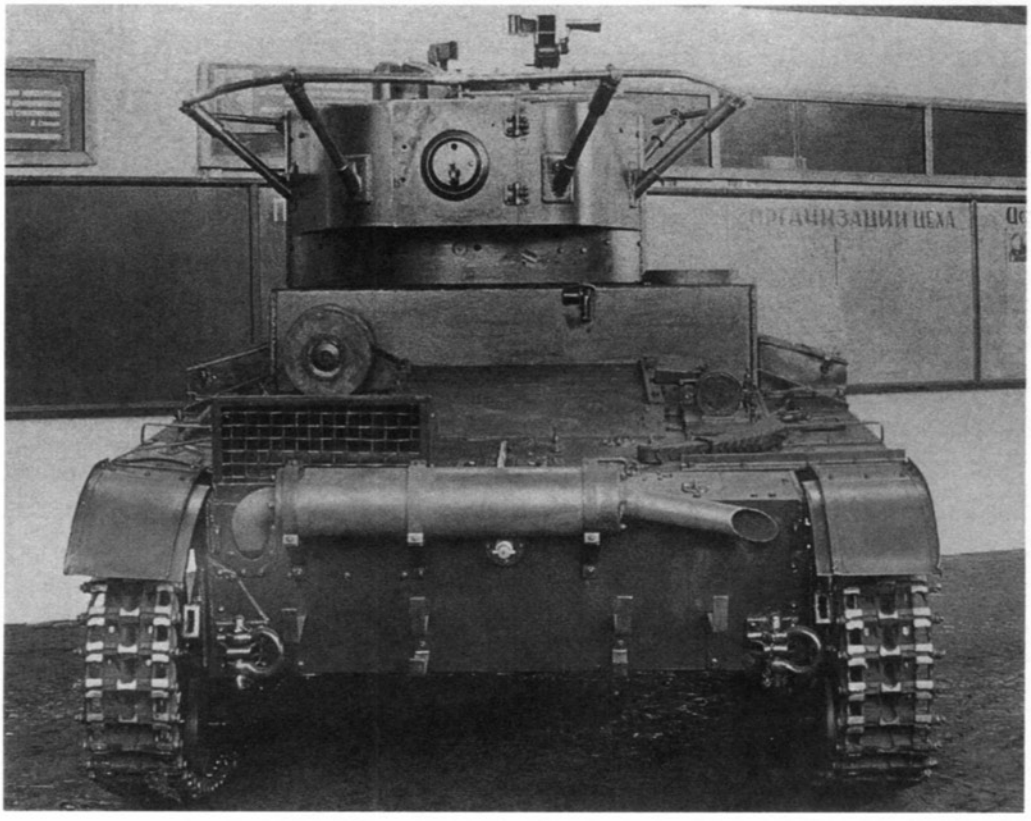
Изготовить атлас чертежей.



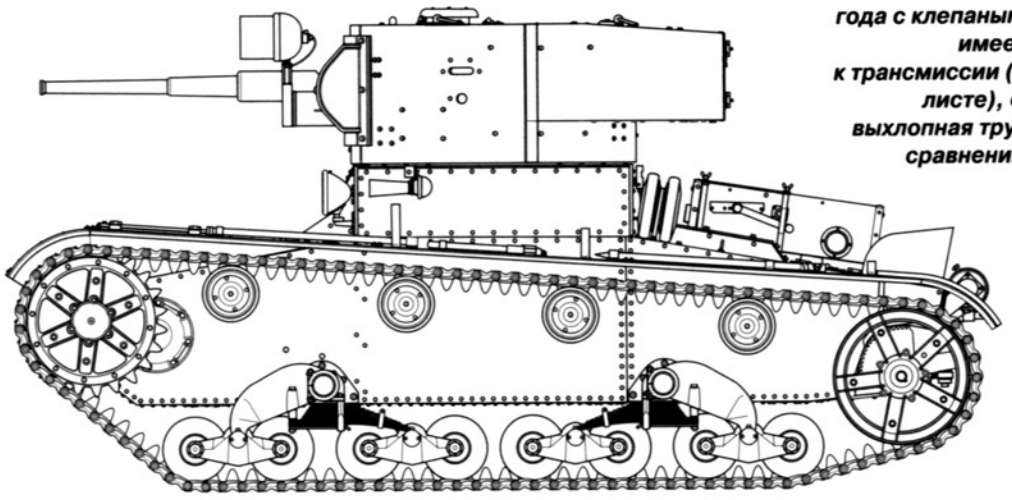

ПЕРЕДОВИКИ 5

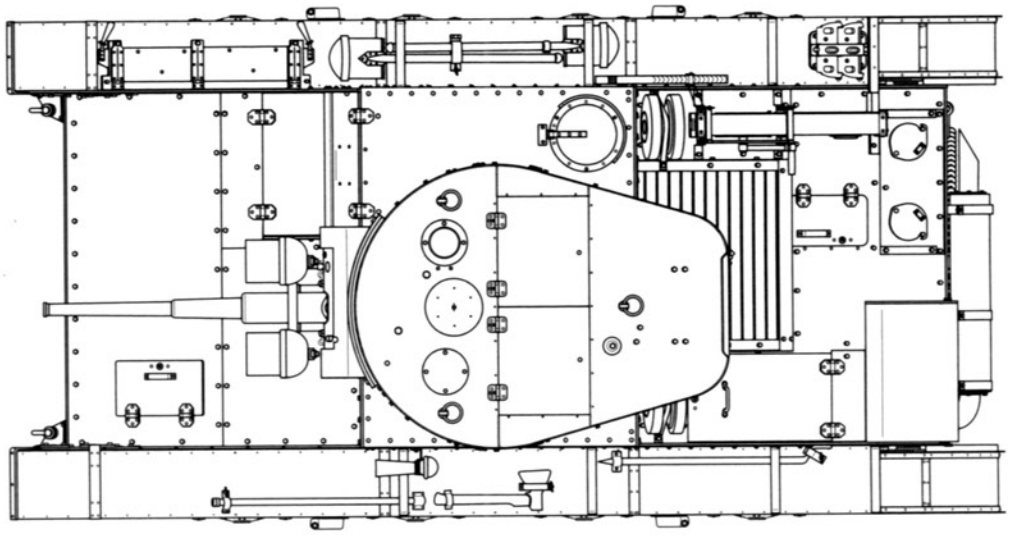
Общие виды радийного танка Т-26 выпуска 1936 года (со сварным корпусом и башней). Завод № 174, осень 1936 года. Хорошо видна укладка ЗИП, установка фар боевого света на маске пушки, шаровая установка в нише башни и зенитная турель (АСКМ).

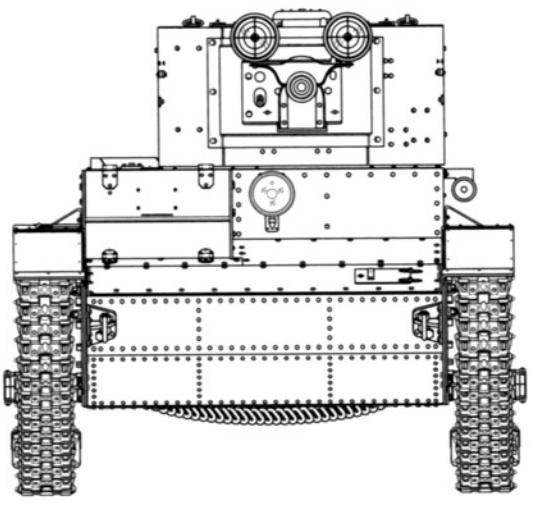


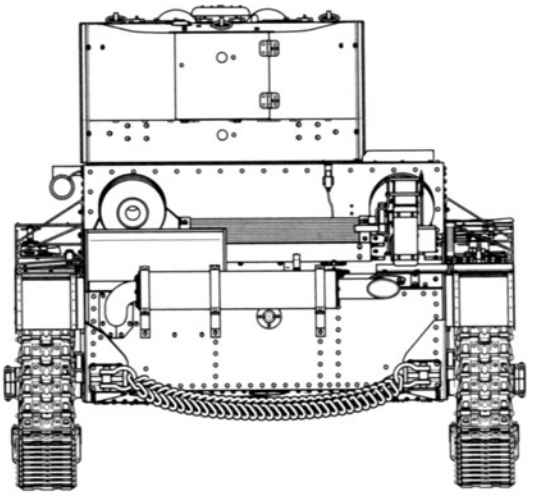


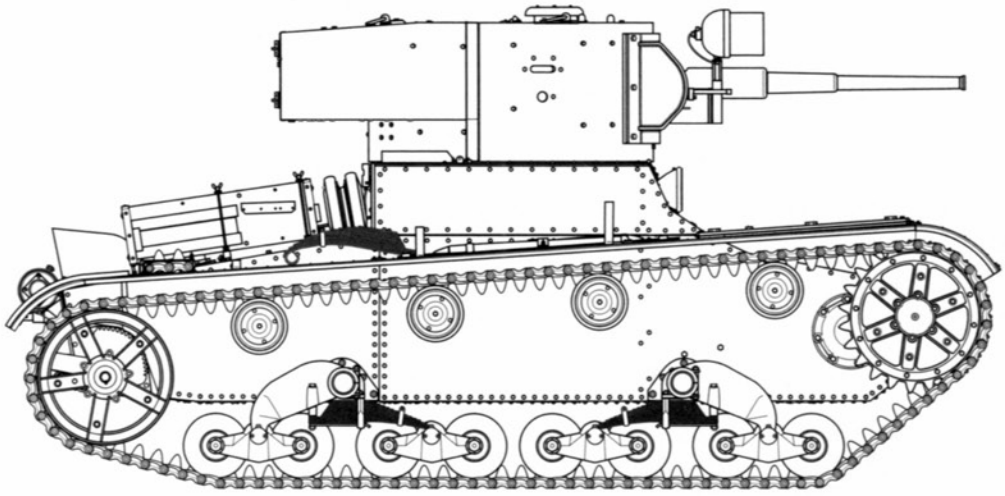
Линейный танк Т-26 выпуска 1934 года с клепаным корпусом. Машина имеет лючок для доступа к трансмиссии (в верхнем переднем листе), фары боевого света, выхлопная труба опущена вниз (по сравнению с танками выпуска 1931–1933 годов).











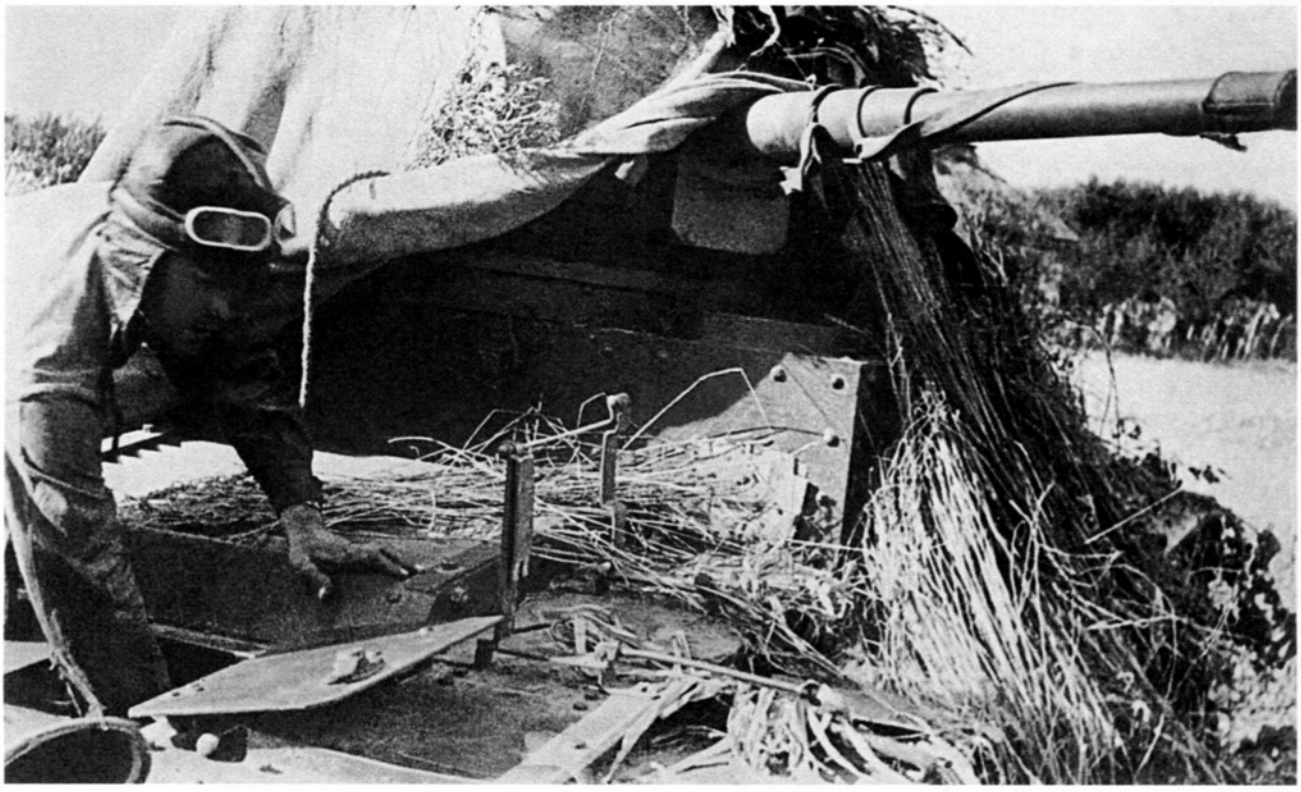
С конца ноября спецбюро начало сдавать законченные работы, которые по мере поступления принимались приемочными комиссиями работников завода. На основании этого заводоуправление дало следующее заключение по работам спецбюро за период 10 сентября – 1 декабря с.г.

Спецбюро сконструировало, а по его чертежам изготовили и испытали стрельбой три системы 20К...

Основные изменения: 1). Новая полуавтоматика;

2). Новые противооткатные приспособления и ряд других усовершенствований, делающих систему более конструктивной и технологичной. В результате получилась значительно более совершенная система, в которой устранены все дефекты существующего образца. В общем из шести пушек с полуавтоматикой спецбюро на 5000 выст-

Ремонт танка Т-26 во время учений. 1936 год. Хорошо виден люк для доступа к двигателю и крепление под домкрат (АСКМ).



релов было получено 98 задержек, то есть около 2%, в то время как валовые пушки имеют до 30% отказов».

С декабря 1933 года улучшенные орудия 20К были поставлены в серийное производство. Внесенные в их конструкцию изменения позволили значительно повысить надежность 45-мм пушек. Иногда это улучшенное орудие называют 45-мм танковой пушкой образца 1934 года, однако этот индекс прижился только в танковых частях, тогда как в артиллерийском управлении РККА орудие по-прежнему называлось «45-мм танковая пушка образца 1932 года» Чтобы иметь возможность единого учета, примерно с 1936 года это новое орудие начали именовать «45-мм танковая пушка образца 1932/34 годов». Именно эта система и стала наиболее массовым танковым орудием в отечественном предвоенном танкостроении.

Следует отметить, что в начале 1934 года по заказу УММ РККА для вооружения танков была разработана 45-мм «тяжелая осколочная граната» О-240, широко использовавшаяся затем в Красной Армии в танковых и противотанковых 45-мм орудиях вплоть до 1945 года.

Примерно с осени 1933 года на части танков Т-26 стали устанавливать радиостанцию 71-ТК-1 с поручневой антенной на башне. Первые такие машины были продемонстрированы правительству СССР в ходе парада 7 ноября 1933 года в Москве. Следует сказать, что танки с радиостанцией не являлись командирскими, как пишут некоторые авторы.

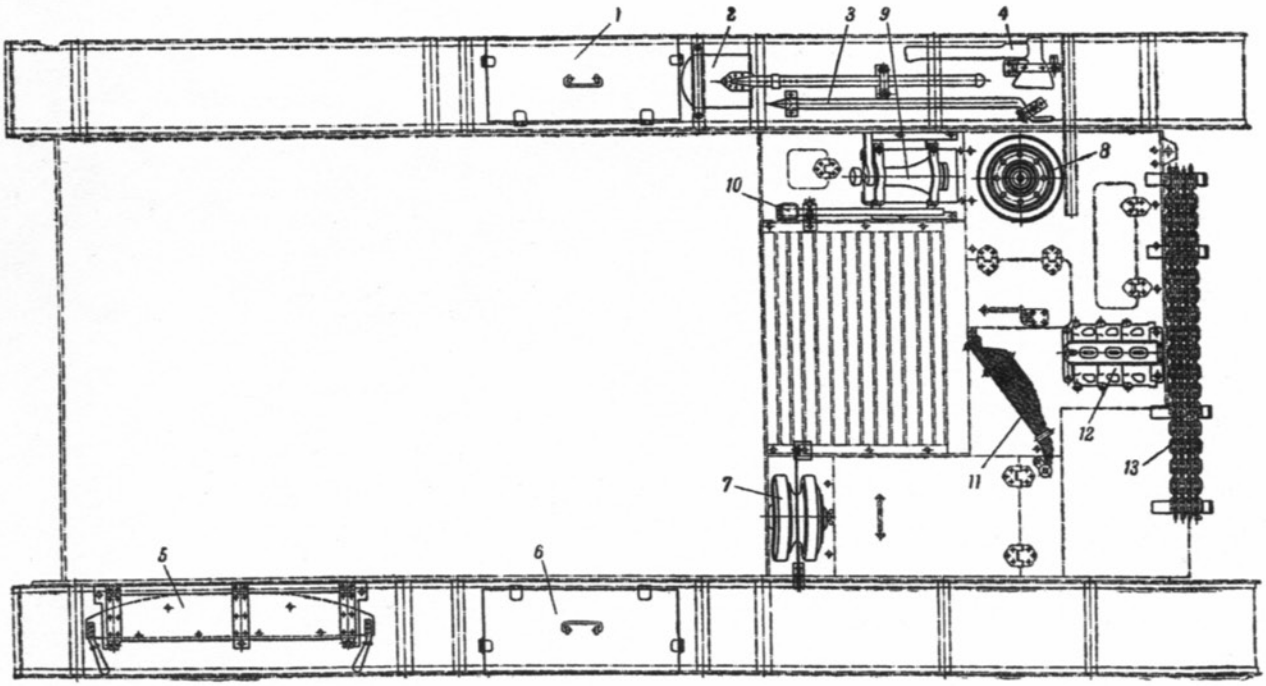
В документах 30 – 40-х годов все производимые танки делились на линейные (без радиостанции) и радийные (с радиостанцией). Соотношение произведенных линейных и радийных машин определялось только наличием радиостанций.

В конце 1935 года в кормовой части башни Т-26 стали устанавливать шаровую установку с пулеметом ДТ. Тогда же часть пулеметов ДТ начали оборудовать оптическим прицелом с двух с половиной кратным увеличением.

В том же году был введен бензобак увеличенной емкости, позволивший увеличить запас хода Т-26 почти в два раза.

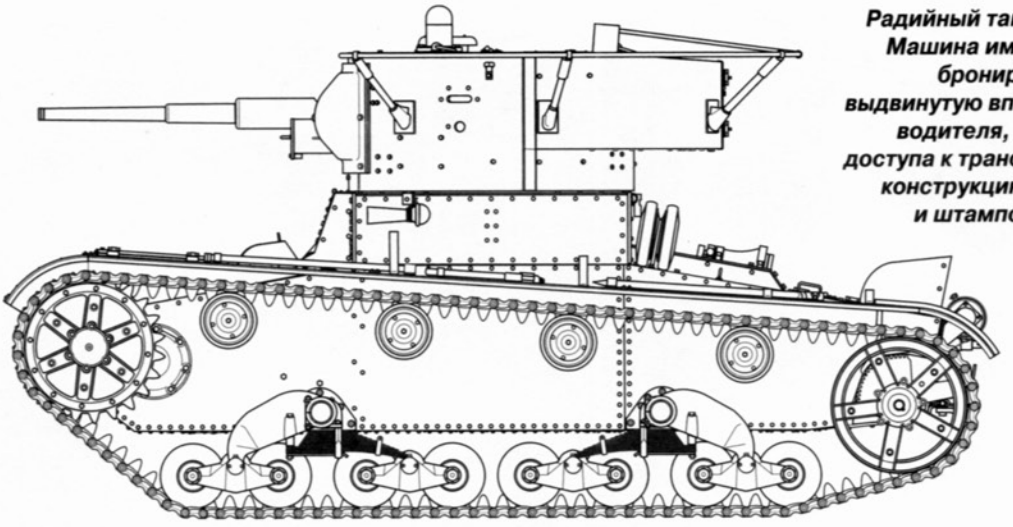
В феврале 1936 года прошла испытания установка для обороны танка от атакующих самолетов. Установка была разработана в конце 1935 года на опытном заводе № 185 и представляла собой «шкворневую лапу с захватом для пулемета Дегтярева». Однако, будучи изготовлена малой серией, установка по опыту эксплуатации в войсках была сочтена неудобной и снята с производства. Ей на смену

Вариант укладки ЗИП на корпусе танка Т-26 выпуска 1935 – 1937 годов (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).

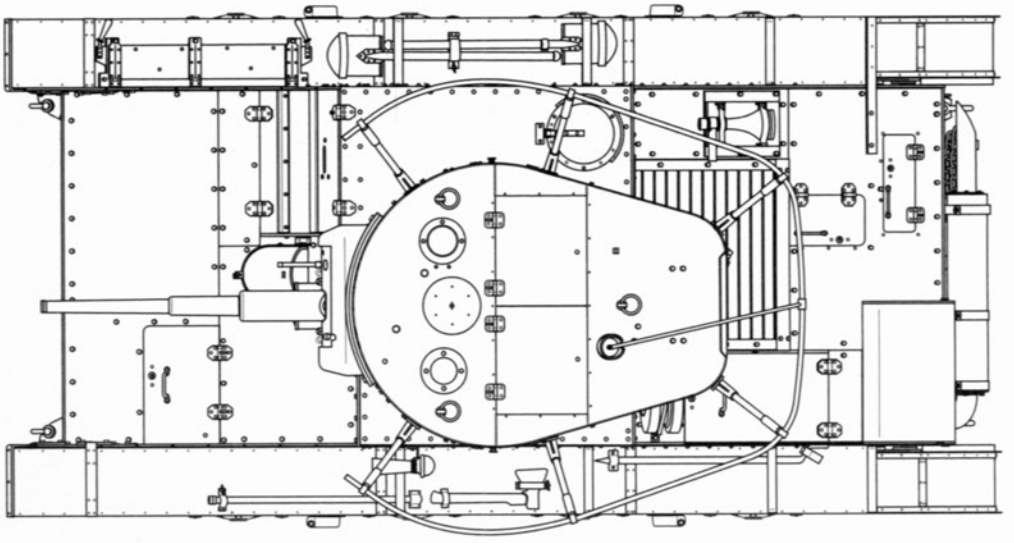


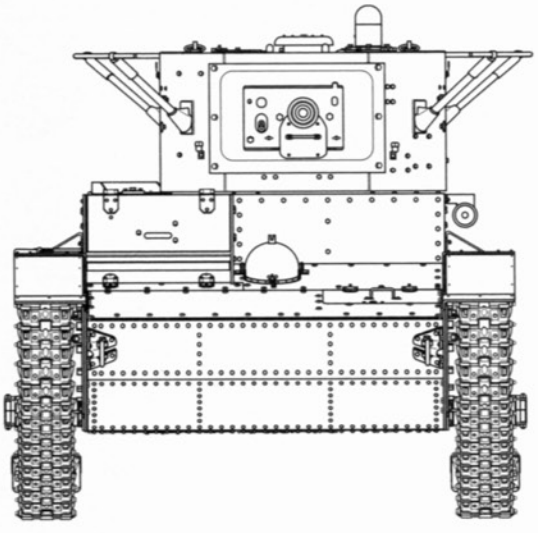
Танкисты получают «боевую задачу». Учения войск МВО, 1936 год. На заднем плане виден Т-26 выпуска 1935 года с установленными на маске пушки фарами боевого света (АСКМ).

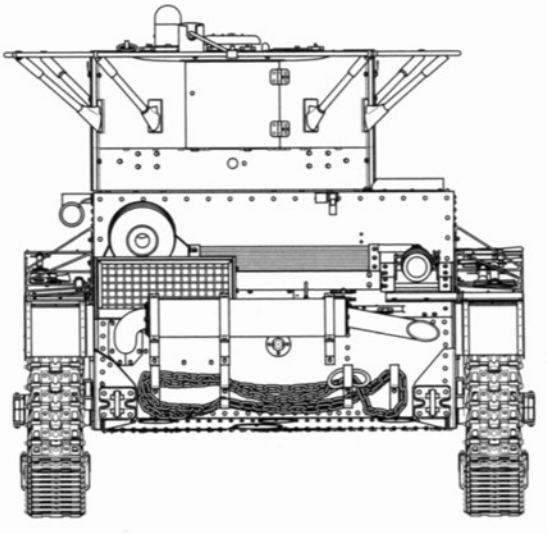
Танк Т-26 выпуска 1935 года с установленными на маске пушки фарами боевого света. На фото хорошо видно их крепление (АСКМ).

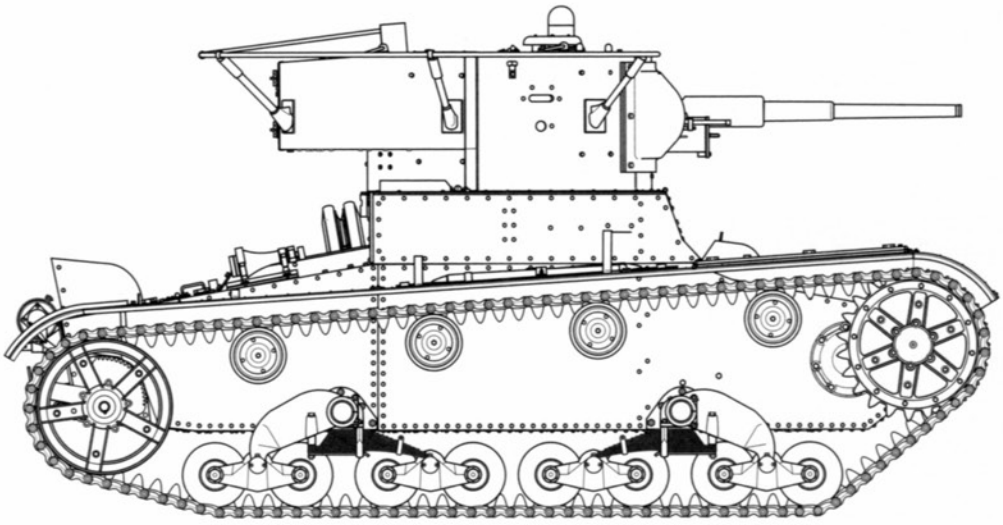


Радийный танк выпуска 1935 года. Машина имеет клепаный корпус, бронировку передней фары, выдвинутую вперед рубку механика-водителя, увеличенный люк для доступа к трансмиссии, измененную конструкцию надмоторных люков и штампованную маску пушки.







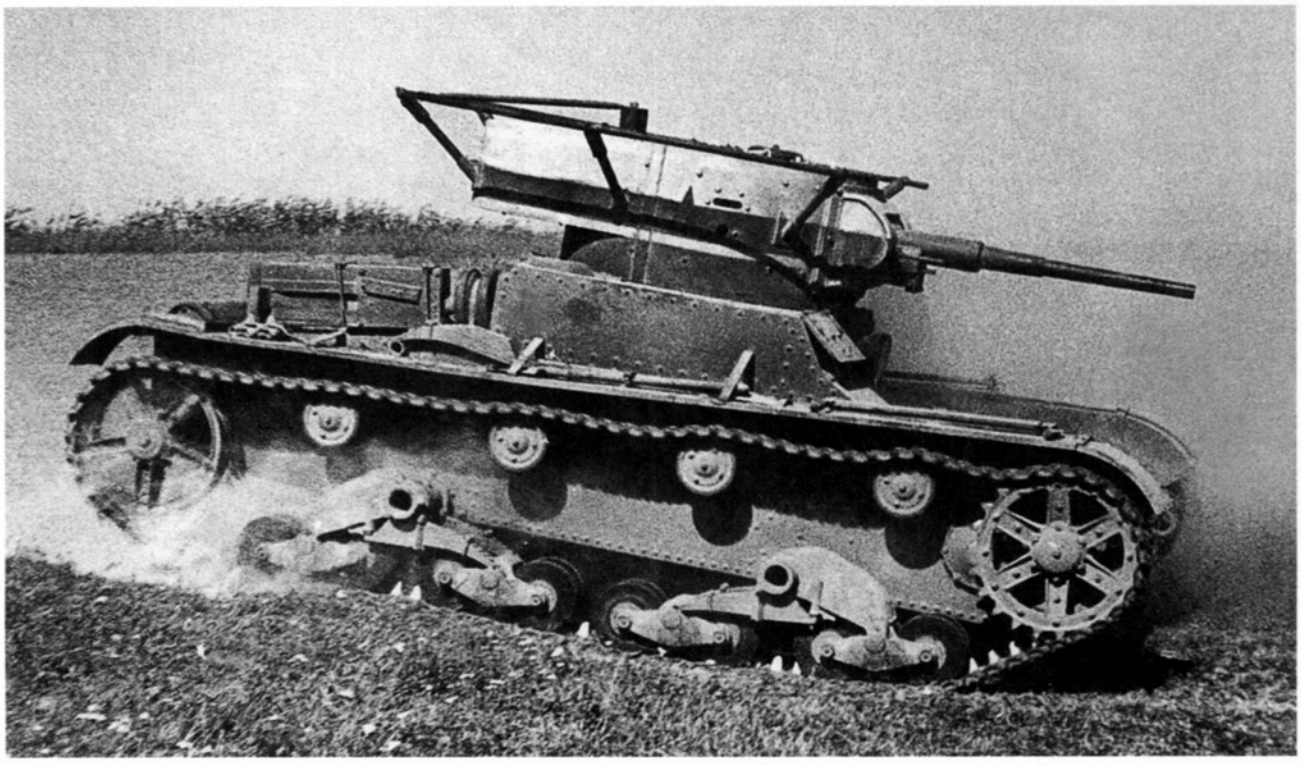


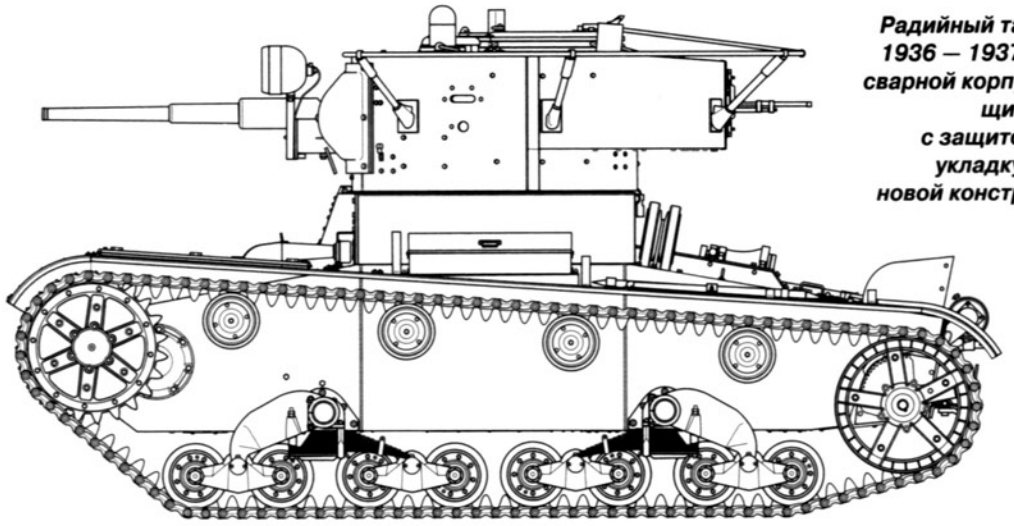
пришла вращающаяся турель П-40, принятая на вооружение в 1937 году. Ее доработка в 1938 году привела к созданию турели 56-У-322 (П-40-УМ).

В 1935 году наконец-то удалось освоить изготовление штампованной маски пушки, которая была запущена в производство. Однако еще некоторое время сварные маски выпускались параллельно со штампованными, так как производительность штампа первое время была недостаточной.

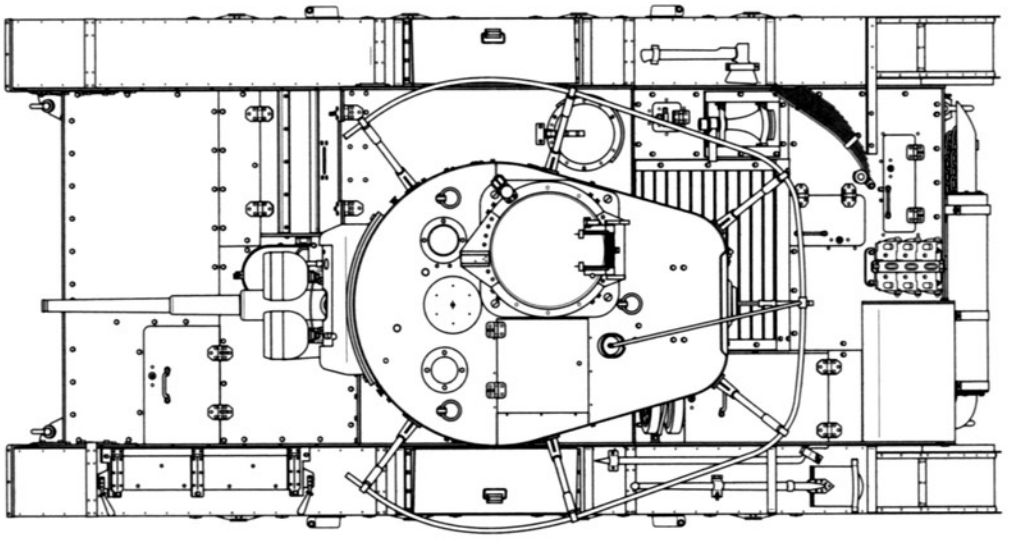
В том же 1935 году на танки Т-26 стали устанавливать две мощных фары-прожектора для ночной стрельбы (так называемые фары боевого света). Они крепились на маске орудия и размещались непосредственно над стволом пушки. Установка этих фар на Т-26 велась из расчета на каждый пятый танк вплоть до осени 1939 года, причем их конструкция и крепление к маске орудия несколько отличались у танков выпуска 1935 – 1936 годов и 1936 – 1939 годов.

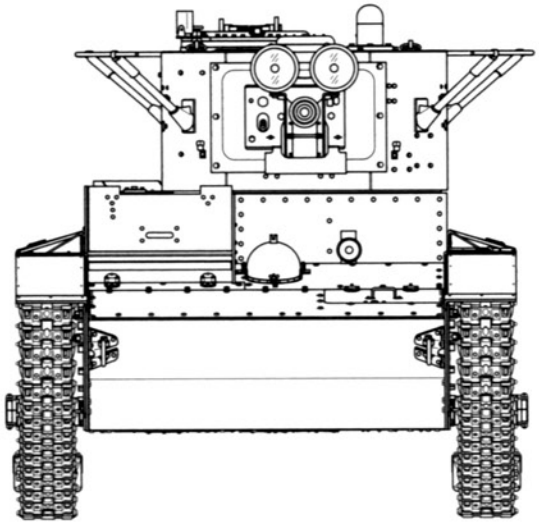
Радийный танк Т-26 выпуска 1935 года на Киевских маневрах. 1935 год (ЦМВС).

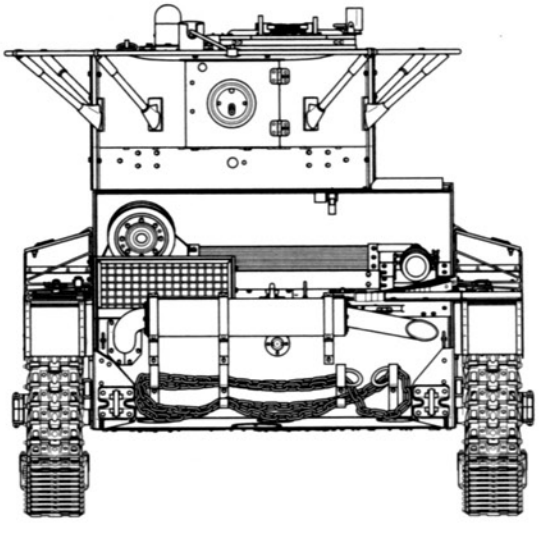


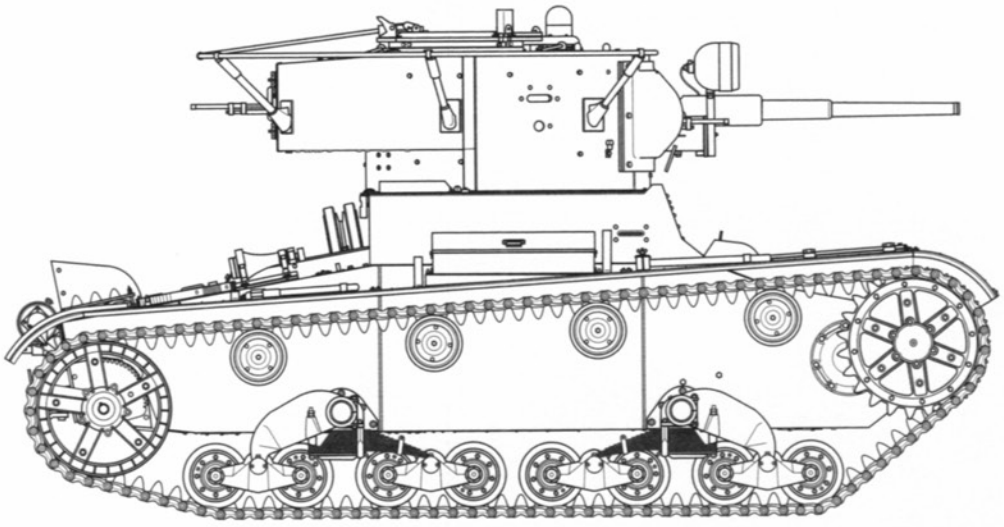


Радийный танк Т-26 выпуска конца 1936 — 1937 годов. Машина имеет сварной корпус, новую конструкцию щитка механика водителя с защитой петель, измененную укладку ЗИП, звуковой сигнал новой конструкции, штампованную маску пушки, люк в башне для установки турели П-40, фары боевого света, пулеметную установку в нише башни, новые опорные катки со съемными бандажами, и усиленный ленивец.

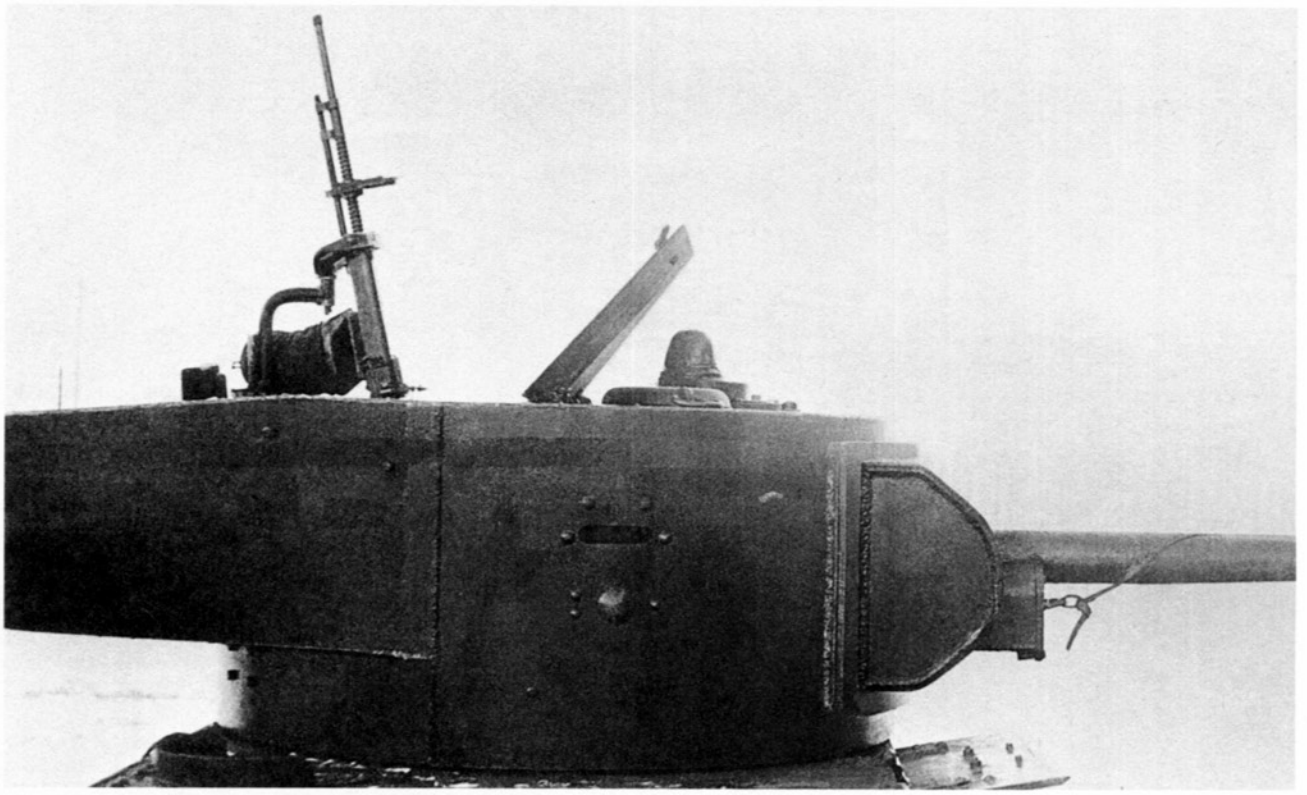




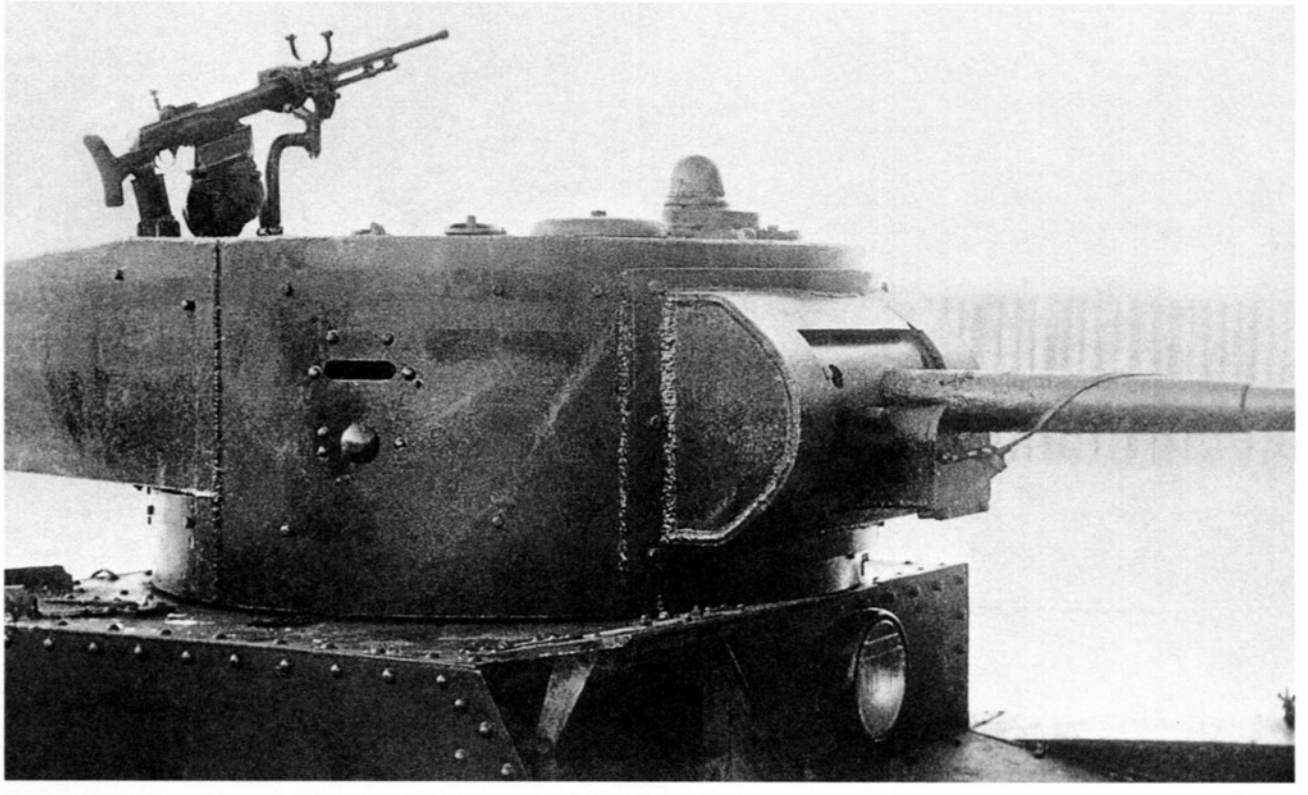


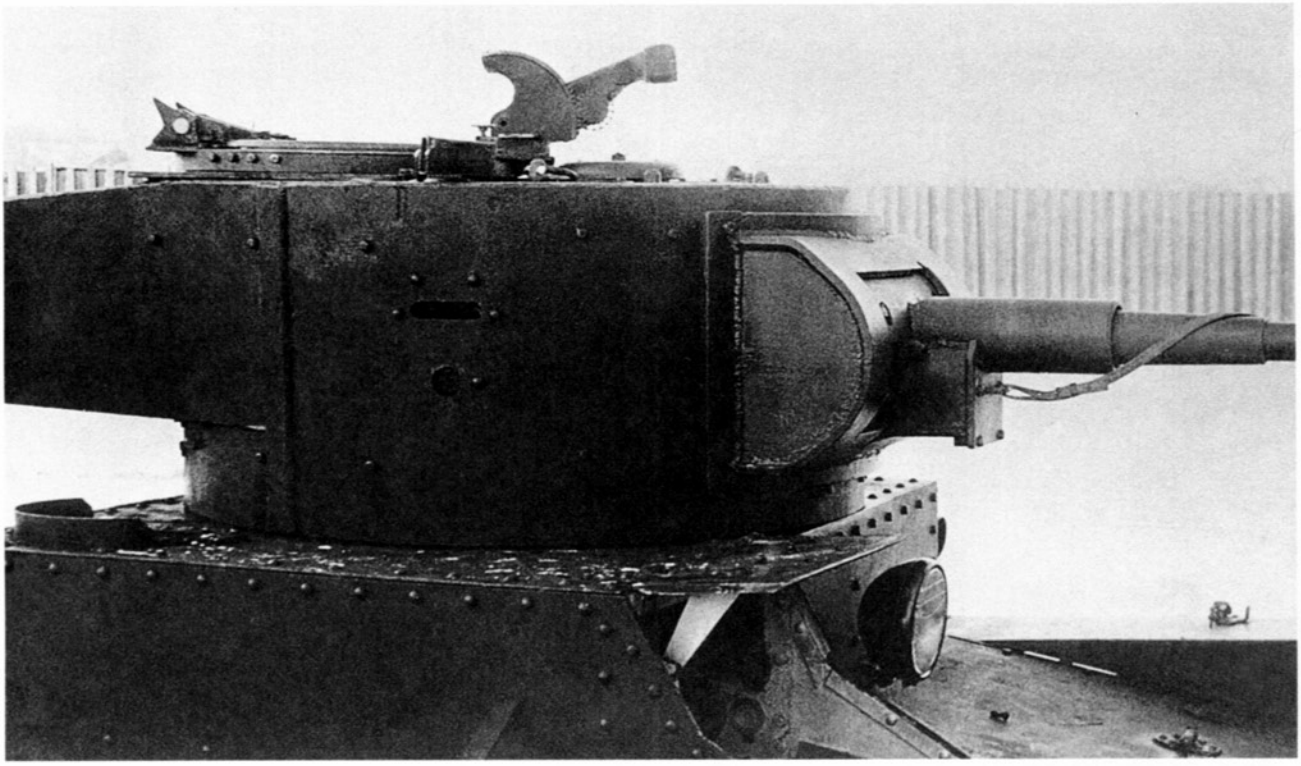


Колонна танков Т-26 на учениях. На фото машины со сварными корпусами и башнями (РГАКФД).

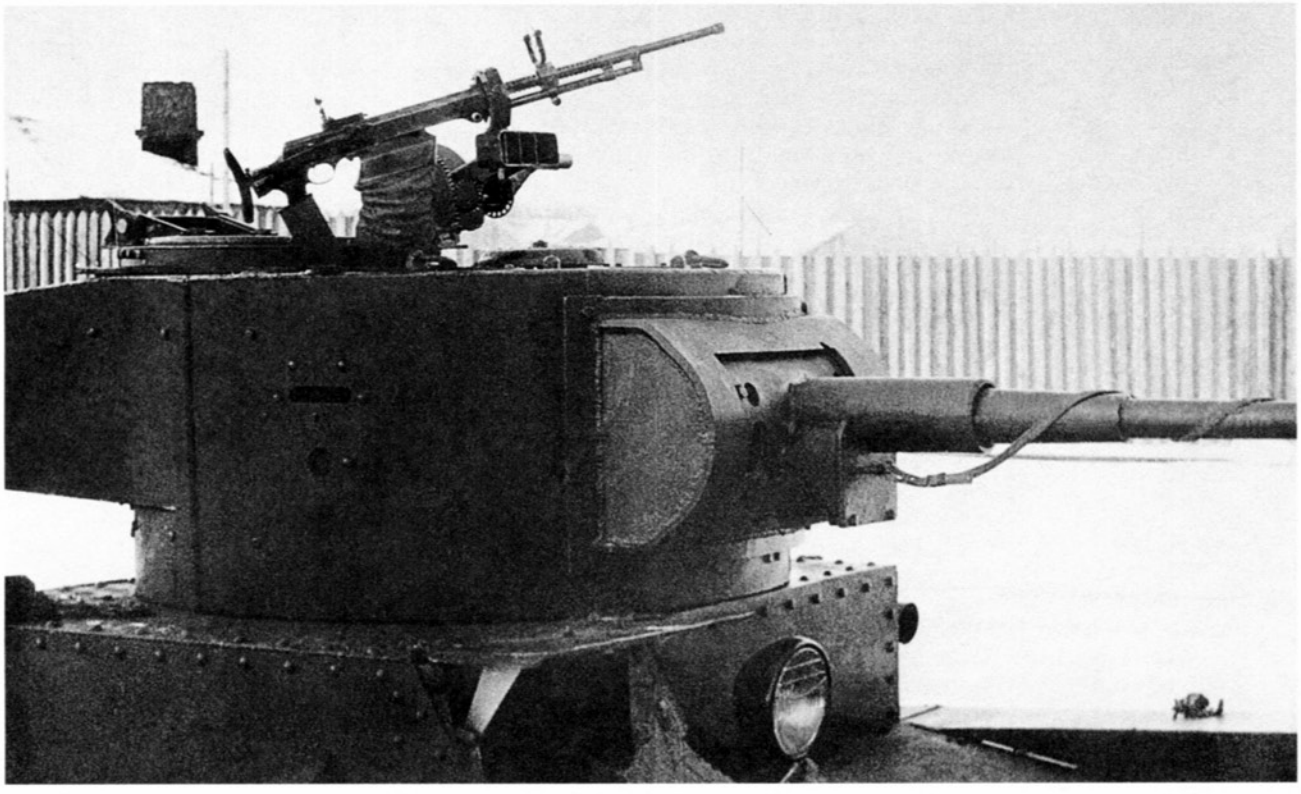


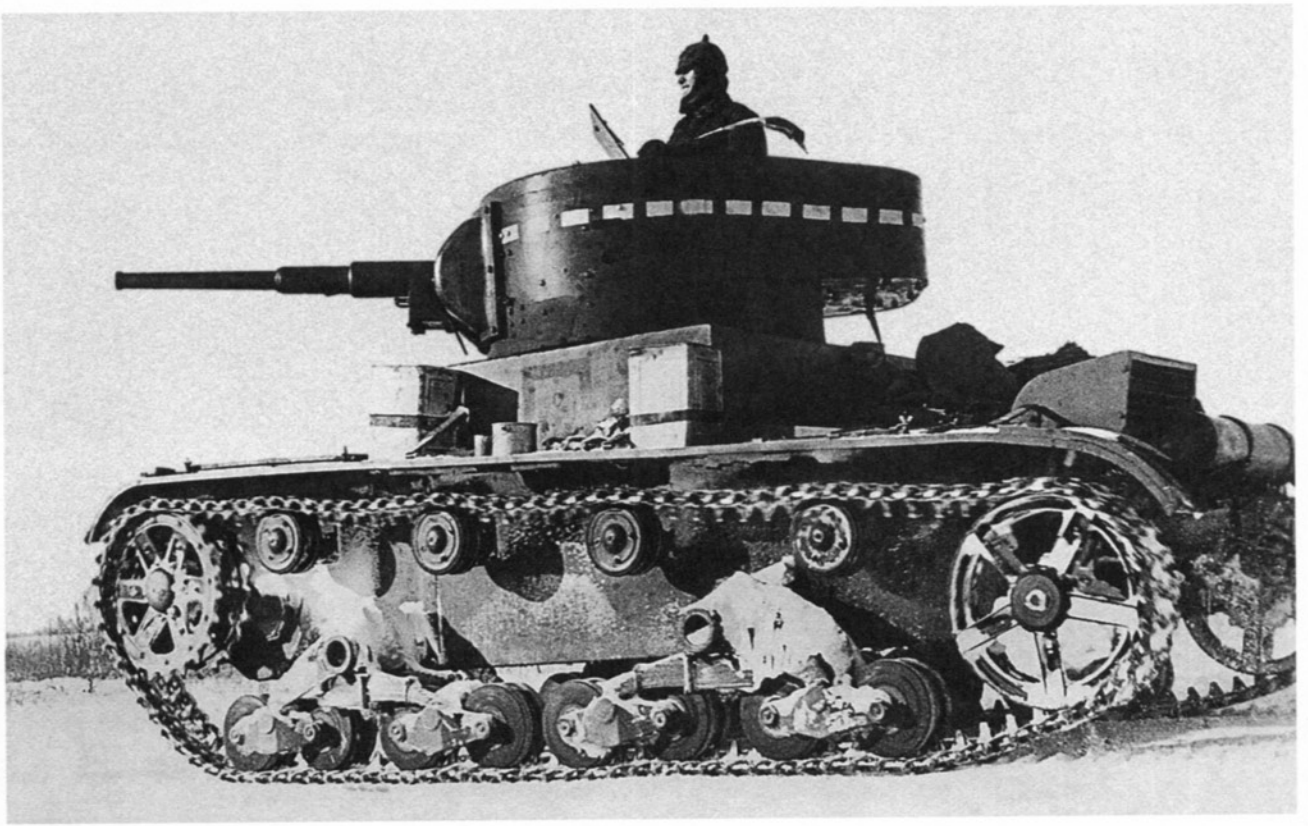
Танк Т-26 со шкворневой зенитной установкой на башне. Завод № 185 имени С. Кирова, 1936 год (РГАЭ).





Танк Т-26 с зенитной установкой П-40 на башне (с пулеметом и без него). Завод № 185 имени С. Кирова, 1936 год (РГАЭ).





Т-26 выпуска 1936 года на маневрах МВО. Зима 1937 года. Танк имеет сварной корпус и штампованную маску пушки (АСКМ).

НА ПИКЕ КАРЬЕРЫ

Если рождение Т-26 сразу поставило его в особые условия – наиболее сильного среди танков малой массы, то уже к 1935 – 1936 годам положение изменилось. В разных странах появились модели сходной боевой массы (до 10 т), имевшие по сравнению с Т-26 сходную или более мощную бронезащиту, более высокую скорость и маневренность при аналогичном вооружении. Наиболее интересными с точки зрения советских специалистов стали чехословацкие танки Lt. vz. 34, S-IIa, японский «Ха-Го», французские R 35, H 35, FCM 36.

В справке, подготовленной в мае 1936 года С. Гинзбургом для начальника Автобронетанкового управления (АБТУ) РККА говорилось: «В настоящее время лучшие иностранные танки по всем характеристикам, кроме вооружения, обгоняют отечественные образцы, являющиеся развитием конструкций, разработанных шесть-семь лет назад...

Наибольший интерес для отечественного танкостроения представляют танки «Шкода», имеющие чрезвычайно мягкий ход, французские «Форж и Шантье обр. 1936 г.» (речь идет о танке фирмы FCM 36. – **Прим. автора**), как имеющие корпус из толстых броневых листов, соединенных сваркой, а также танки «Рено обр. 1935 г.», использующие броневое литье». Хоть справка была посвящена только обзору новых образцов иностранных танков, в ней также были мысли и об отечественных боевых машинах: «В настоящее время развитие отечественных танков идет по пути наращивания их массы без изменения двигателя и конструкции ходовой части. Это приводит к тому, что ходовая часть и подвеска отечественных танков сегодня являются перегруженными и склонными к выходу из строя во время их боевой эксплуатации».

Уже в сентябре 1936 года С. Гинзбург разрабатывает эскизный проект принципиально нового танка сопровождения пехоты, который предлагает для рассмотрения в АБТУ РККА. Однако, в силу целого ряда причин, проект «положили под сукно». Данная разработка Гинзбурга была очень интересна и заслуживает отдельного более подробного описания. Но сегодня нам важно понять только, то что к началу 1937 года, по мнению многих отечественных конструкторов, Т-26 себя исчерпал.

Парад в Куйбышеве 7 ноября 1940 года. На фото танки Т-26 выпуска 1938 года (РГАКФД).

Тем не менее, в программе модернизации танка на 1937 год остались лишь следующие пункты, продиктованные опытом войсковой эксплуатации, а также опытом боев в Испании:

«Поднять мощность двигателя до 105–107 л.с.;

усилить подвеску танка;

довести боекомплект танка до 204 снарядов и 58 пулеметных дисков;

улучшить броневую защиту корпуса и башни установкой более толстых броневых листов (20-22 мм) преимущественно под наклоном;

улучшить возможности безопасной эвакуации из танка под обстрелом».

Увеличение мощности двигателя осуществлялось установкой нового карбюратора и увеличением числа рабочих оборотов. Однако при этом начали происходить случаи массового обрыва клапанов при эксплуатации танков в частях. В условиях всеобщей борьбы с «вредительством» и «врагами народа» это

Радийный танк Т-26 на маневрах. Лето 1937 года. Машина имеет штампованную маску пушки. Обратите внимание на резиновый коврик (на верхнем листе корпуса), предохранявший танкистов от соскальзывания при посадке в танк (ЦМВС).

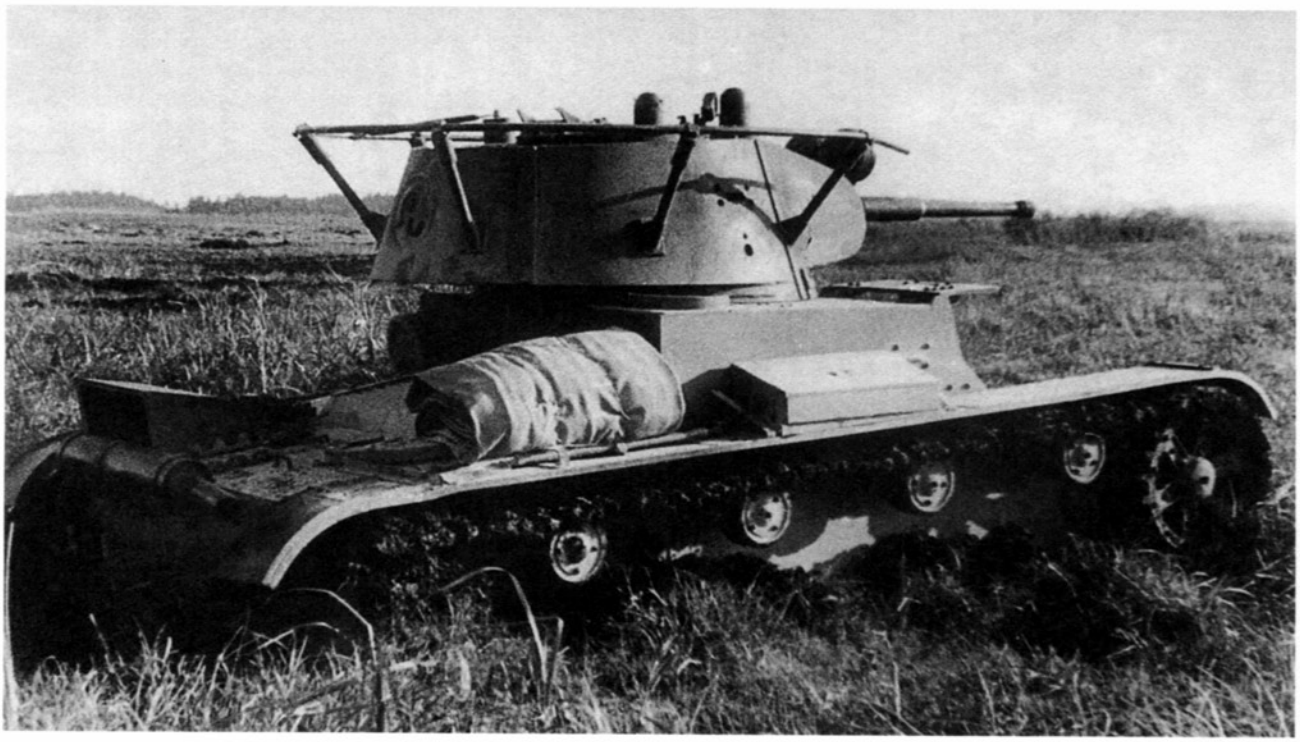
привело к тому, что были отстранены от работ и арестованы многие ведущие специалисты, в том числе С. Гинзбург. Сборка и приемка танков на заводе была прекращена «впредь до выяснения причин поломок двигателей». В результате, план по выпуску Т-26 был не выполнен (в течение 1937 года в войска передали всего 550 Т-26), а репрессии среди инженеров КБ не позволили провести модернизацию машины. Тем не менее, проблему увеличения мощности мотора удалось решить: двигатель оснастили карбюратором новой конструкции и переводом танка на питание «грозненским бензином 1-го сорта». Хотя полностью провести намечаемую модернизацию Т-26 не удалось, некоторые изменения в конструкцию машины были внесены.

К выпуску новой модификации Т-26 приступили в 1938 году. На танк был установлен двигатель мощностью «до 100 л.с.», хотя согласно паспортам танков мощность двигателя в них составляла от 93 до 96 л.с. В качестве стартеров вместо импортных «Сцинтилла» (2 л.с.) и «Бош» (2,2 л.с.) все чаще устанавливался более мощный отечественный стартер МАЧ-4539 (2,6 л.с.)

Корпус танка с наклонным расположением броневых листов изготовить в срок не удалось. Поэтому он был полностью идентичным сварным корпусам выпуска 1935-36 годов, а начиная со второй половины 1938 года в днище был введен эвакуационный люк. Но коническая башня «улучшенной защиты» была подана во время и танк с прежним корпусом, усиленной подвеской (за счет установки более толстых листов рессор), форсированным двигателем и новой башней, поступил на испытания на НИБТ полигон.

В ходе испытаний, проведенных весной 1938 года, отмечалось, что танк уже является перегруженным и потому его проходимость недостаточна. Бронирование танка уже не отвечает современным требованиям, вооружение пока еще остается на уровне, но в ближайшее время может стать недостаточным, а резервов массы для его усиления нет. И в заключение испытатели изложили свое особое мнение: «Все недостатки Т-26 в том, что его модернизация проводилась исключительно по пути наименьшего сопротивления – увеличения брони, мощности мотора и вооружения. Необходимо же кардинально перераба-

Танк Т-26 выпуска 1938 года на испытаниях. НИБТ полигон, лето 1938 года. Машина имеет башню конической формы с поручневой антенной и фарами боевого света (РГАЭ).



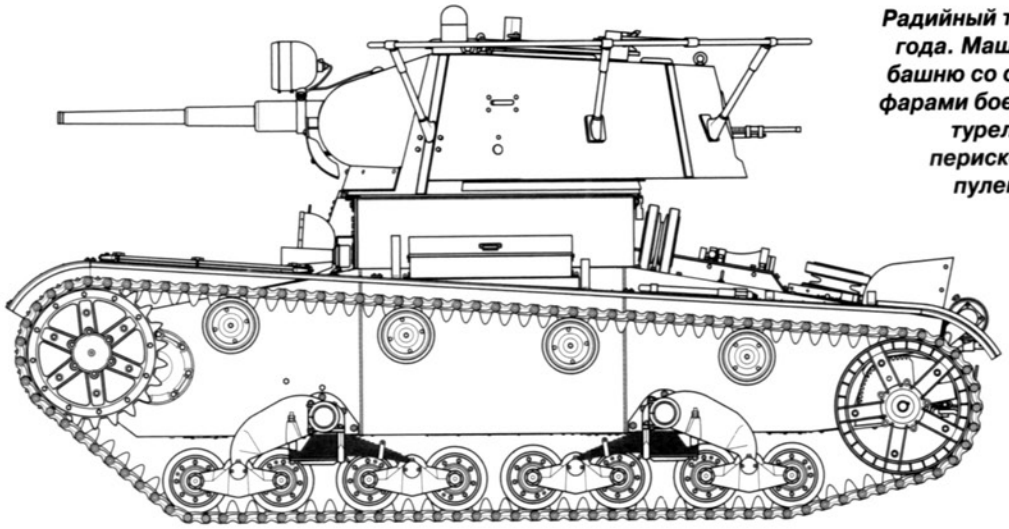
Танк Т-26 выпуска 1938 года на испытаниях. НИБТ полигон, лето 1938 года. Машина преодолевает болото (РГАЭ).

тать подвеску, которая теперь значительно перегружена и не обеспечивает гарантированного пробега, даваемого заводом-изготовителем. Кроме того, недостатками Т-26 следует считать – угловатость форм и отсутствие обтекаемости, малая удельная мощность и недостаточные технические скорости. Большое удельное давление ввиду узких гусениц. Ненадежная конструкция длинного карданного вала. Вооружение для данного типа танка пока в общем соответствует своему назначению и несколько превосходит таковое у лучших зарубежных образцов. Конструкция траков гусениц не дает гарантии их выскакивания из опорных катков. Пальцы гусениц разрушаются от больших нагрузок при движении танка по пересеченной местности.

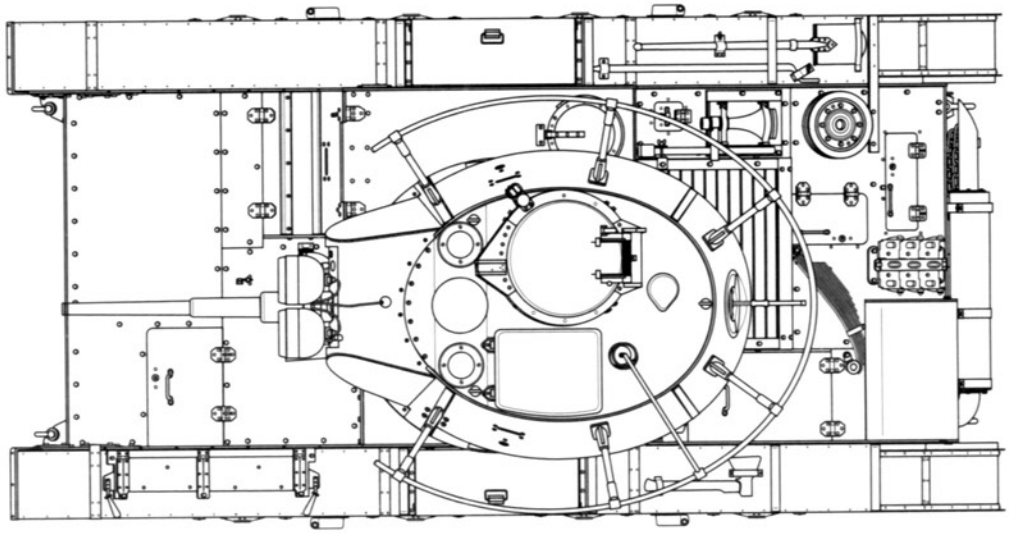
Т-26 является танком устарелой конструкции. Необходимо срочно разработать достойную замену этой боевой машине».

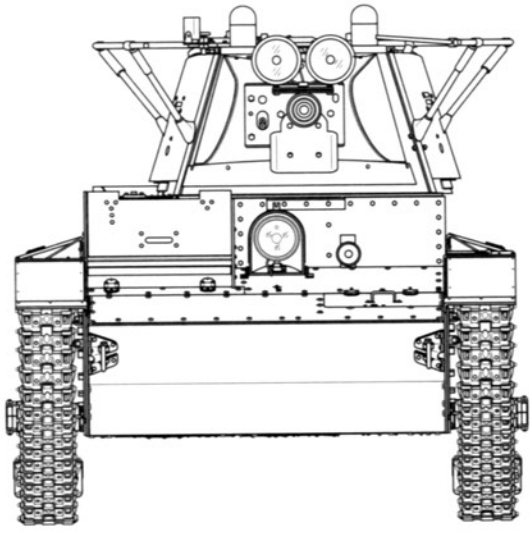
Однако для того, чтобы танк сопровождения пехоты претерпел радикальные изменения, потребовались бои у озера Хасан в 1938 году и на реке Халхин-Гол в 1939-м, а также советско-финляндская война. Но еще до описываемых событий в середине 1939 года танк обрел тот самый вид, который ему помешали обрести события 1937 года. Новая машина в документах завода № 174 и материалах военной приемки обозначалась как Т-26-1, но в отечественной и зарубежной литературе более известна как «Т-26 образца 1939 года».

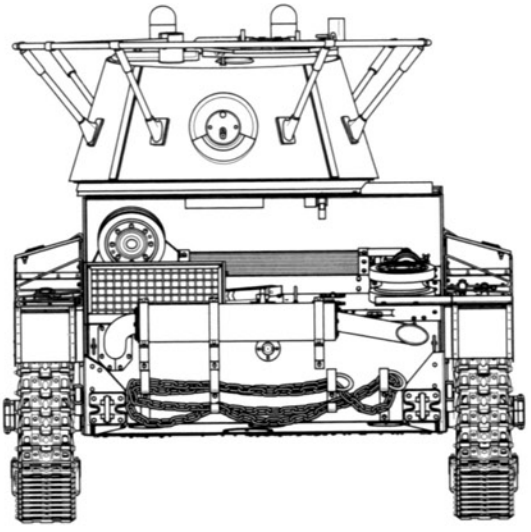
Танк получил, наконец, подбашенную коробку с наклонными бортами, а также усиленные рессоры с пятью коренными листами (вместо трех). Кроме того, для облегчения ремонта вышедших из строя резиновых бандажей опорных колес, крепление съемного бандажа начали осуществлять болтами вместо шпилек. Толщину бортовых листов подбашенной коробки увеличили до 20-мм, правда броневая защита осталась примерно на прежнем уровне, так как вместо цементованных листов на изготовление корпуса теперь шли листы гомогенной брони. Лобовой щиток башни теперь изготавливался штамповкой. Также штамповкой начали изготавливать щиток механика-водителя. Но не удалось поднять боекомплект танка до 204 выстрелов 45-мм пушки и 58 дисков к пулеметам. За счет изъятия укладки дополнительного пулемета и исключения установки кормового пулемета боекомплект линейного танка удалось довести до 186 выстрелов и 56 пулеметных дисков (в радийном танке – до 165 выстрелов и 49 пулеметных дисков). Вместо радиостанции 71-ТК-1 на оснащение радийных танков начали поступать радиостанции 71-ТК-1 с дополнительным емкостным блоком и переговорным устройством ТПУ-2 (вместо ТПУ-3), а с начала 1940 года радиостанцию сменили на 71-ТК-3. С конца 1939 года на танке начали устанавливать бакелитовые топливные баки, которые меньше

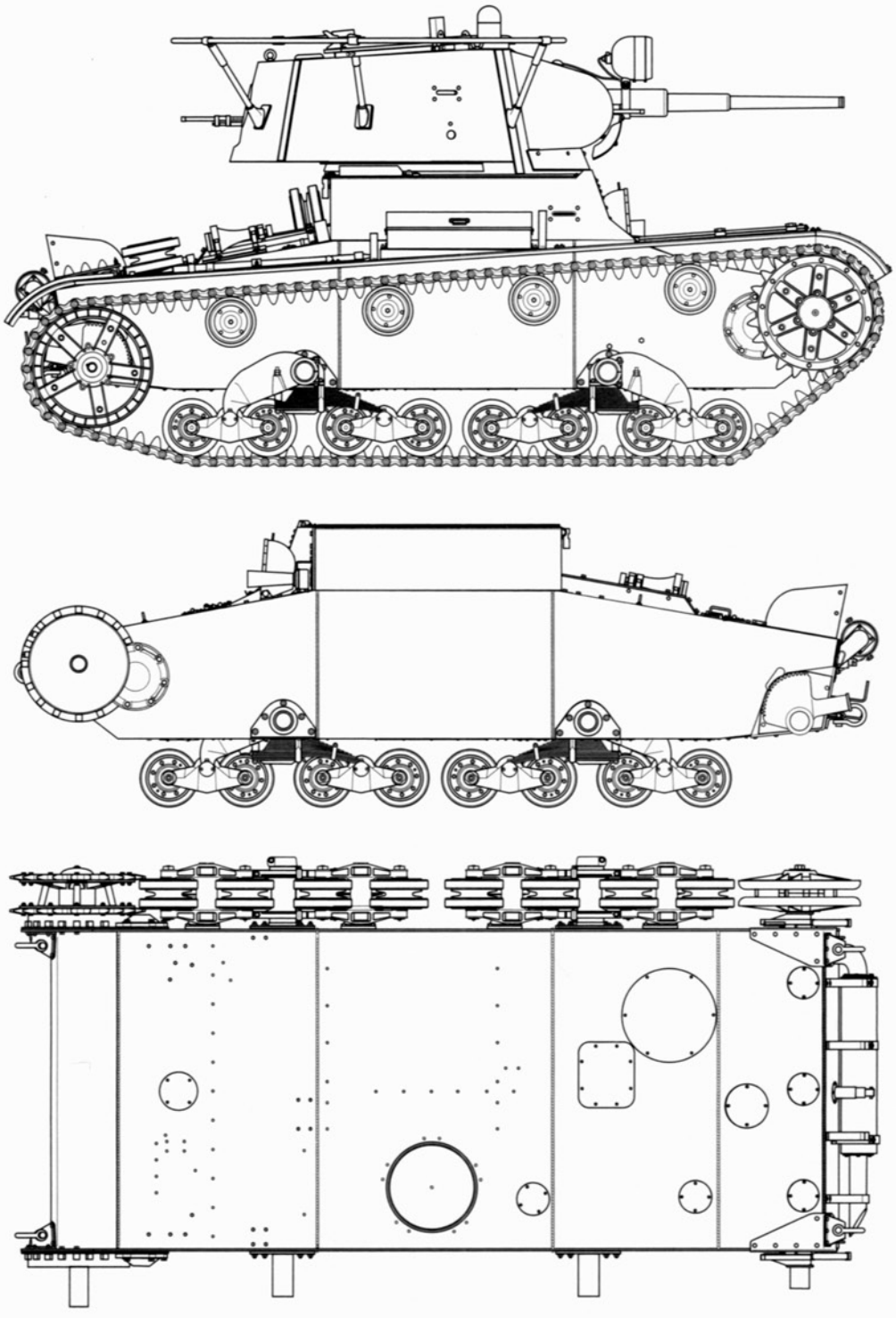


Радийный танк Т-26 выпуска 1938 года. Машина имеет коническую башню со сварной маской пушки, фарами боевого света, люком для турели П-40, командирским перископом ПТК и установкой пулемета в кормовой нише.









страдали от пробития пулей. По опыту войны в Испании с 1 февраля 1939 года ввели надмоторные жалюзи с решетками типа «елочка», которые «предохраняли радиатор от прострела пулей и прокола штыком». Параллельно с этим шли работы по испытанию жалюзи «предохраняющих от заливания горючей жидкостью сверху». Данная конструкция, представлявшая собой специальную двугорбую крышку (некоторые ветераны-

танкисты называли ее «задница»), стала устанавливаться на Т-26 с лета 1939 года. Также на некоторых танках Т-26 установили компасы для слепого вождения, которые вскоре были сняты из-за несовершенства конструкции. В январе 1939 года была упразднена пулеметная установка в кормовой нише башни и установке фар боевого света, а поручневая антенна заменена на штыревую. Кроме того, на линейных танках была введена установка прибора ПТК на башне (до этого ПТК устанавливался только на радийных машинах.

Естественно, что все эти конструктивные изменения привели к увеличению массы танка, которая у Т-26-1 составила 10,3 т. Несмотря на усиление конструкции, ходовая часть машины работала на пределе. Значительно снизилась плавность хода, часто соскакивала гусеница, особенно на поворотах. Поэтому первоочередной задачей инженеров являлась разработка новой конструкции подвески для Т-26. Летом 1939 года в КБ завода № 185 под руководством С. Гинзбурга был разработан проект танка Т-26М с усиленным вариантом подвески. Она была выполнена по несколько переработанной схеме подвески чехословацкого танка Skoda IIa (эта машина в 1938 году проходила испытания в СССР и советское правительство рассматривало вопрос о ее покупке).

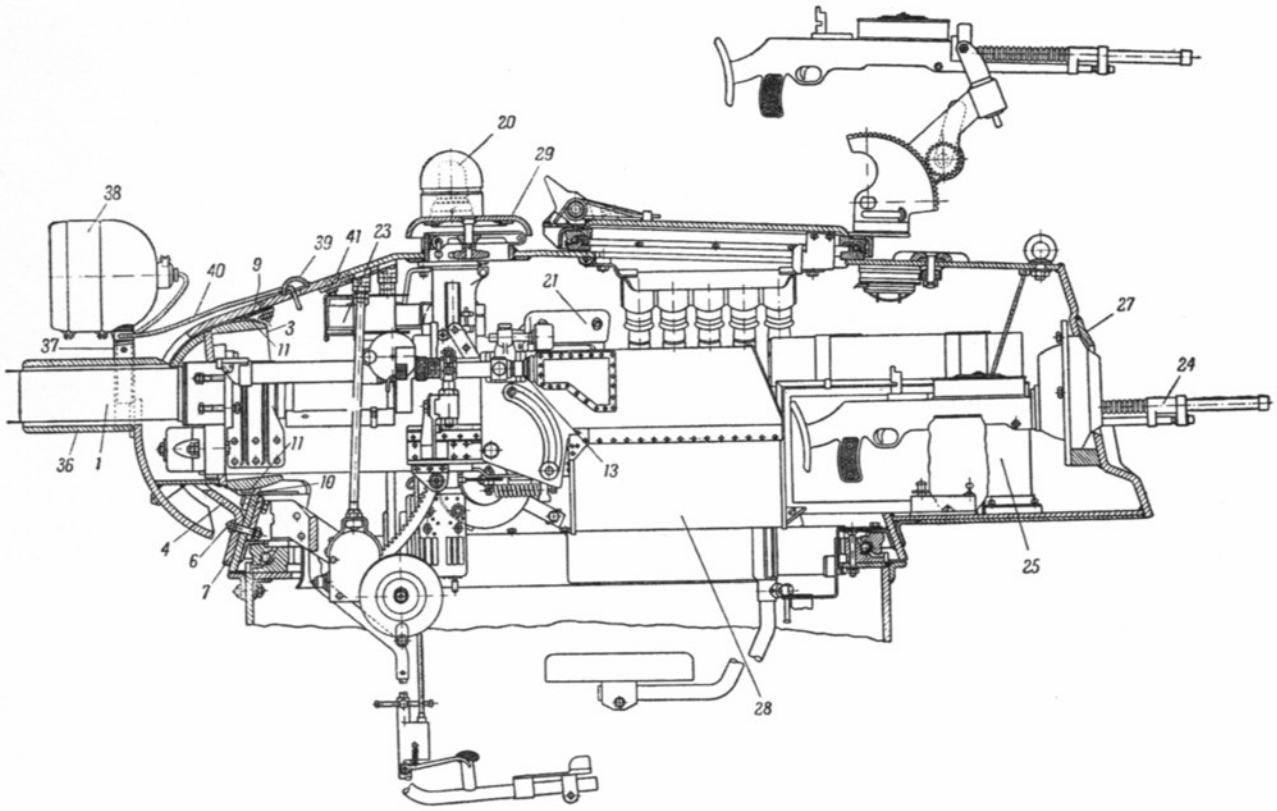
В конструкции новой подвески использовались опорные катки танка Т-28 и уширенная до 350 мм гусеница с увеличенной высотой гребней траков. За время испытаний танк прошел 655 км со средней скоростью 26,74 км/ч. Выводы комиссии, проводившей испытания, были следующими:

«Ходовая часть Т-26М прочна, надежна и дает значительно лучшую плавность хода, что позволяет применить на танке также более мощный двигатель. Гусеницы обеспечены от спадания, в том числе и при поворотах с креном до 40 градусов, что невозможно на других типах танков.

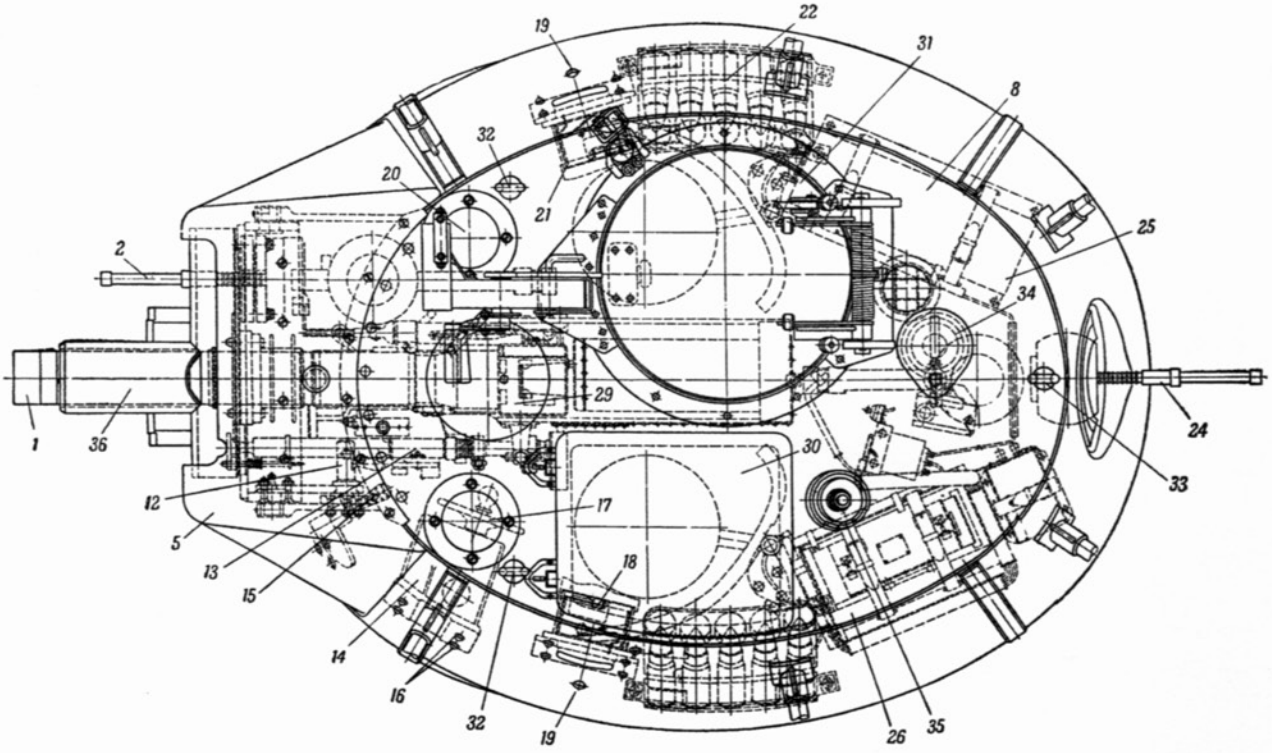
Сцепные качества гусеницы Т-26М выше, чем гусеницы серийного танка. Уширенные гусеницы, хоть и требуют затраты несколько больших усилий на поворотах, но улучшают проходимость на слабых грунтах и сцепление траков при преодолении препятствий».

Еще в ходе работ над Т-26М завод № 185 приступил к проектированию машины Т-26-5. В отличие от своего предшественника, новый танк должен был иметь форсированный до 130 л.с. двигатель и увеличенную до 20-мм броню бортов корпуса. Кроме того, на Т-26-5

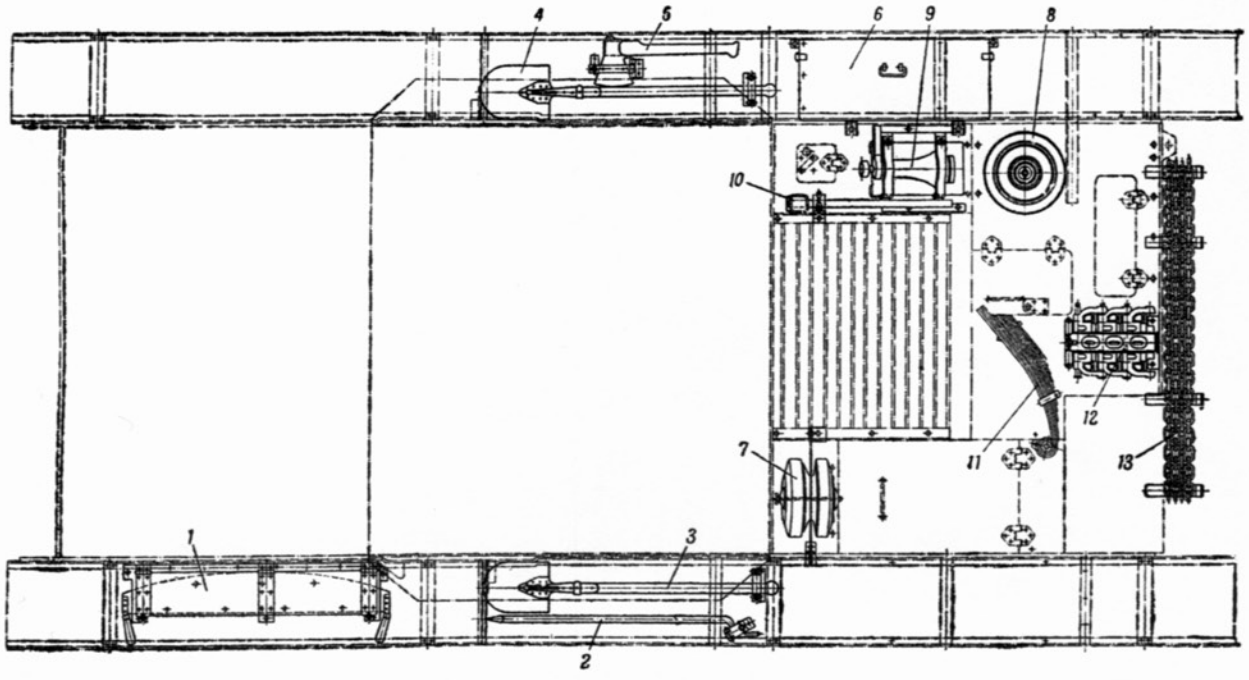
Продольный разрез конической башни танка Т-26 выпуска 1939 года (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).



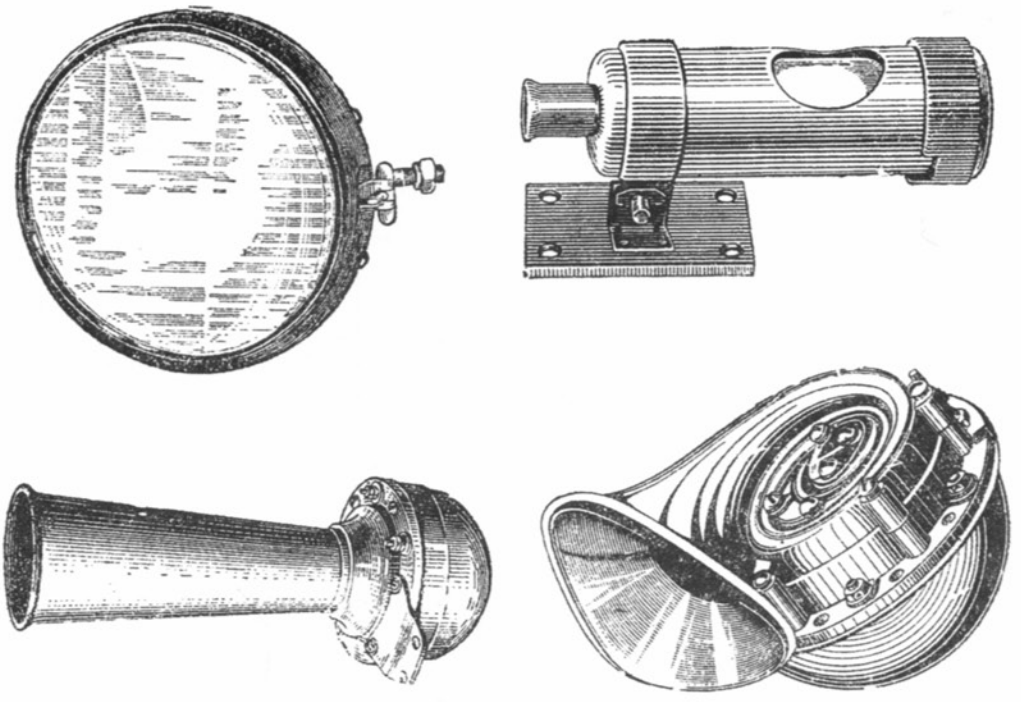
Поперечный разрез конической башни танка Т-26 выпуска 1939 года (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).



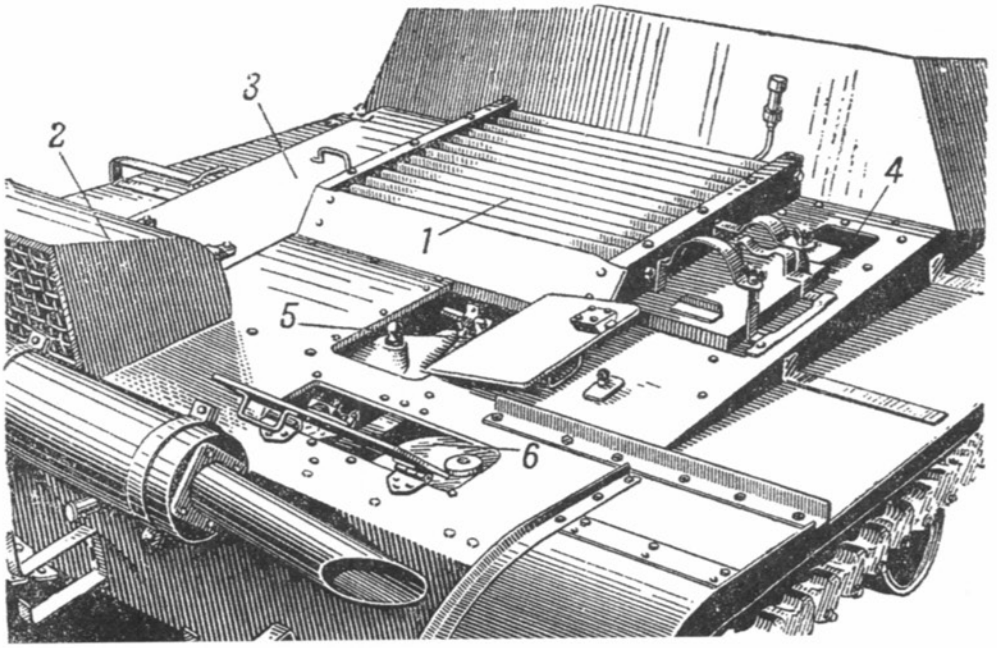
Вариант укладки ЗИП на корпусе танка Т-26 выпуска 1939 – 1940 годов с наклонной подбашенной коробкой (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).



Общий вид передней фары, заднего фонаря (стоп-сигнала), звукового сигнала старого (до 1938 года) и нового образцов (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).



Общий вид на корму корпуса танка Т-26 выпуска 1939 – 1940 годов (из книги «Танк Т-26. Руководство службы» издания 1940 года).



предполагалось установить подвеску, испытанную на Т-26М и несколько модернизированную. Кроме того, на Т-26-5 планировалось опробовать подвеску конструкции инженера Переверзева с цилиндрическими пружинами (это подвеска была испытана на обычном Т-26-1. – **Прим. автора**).

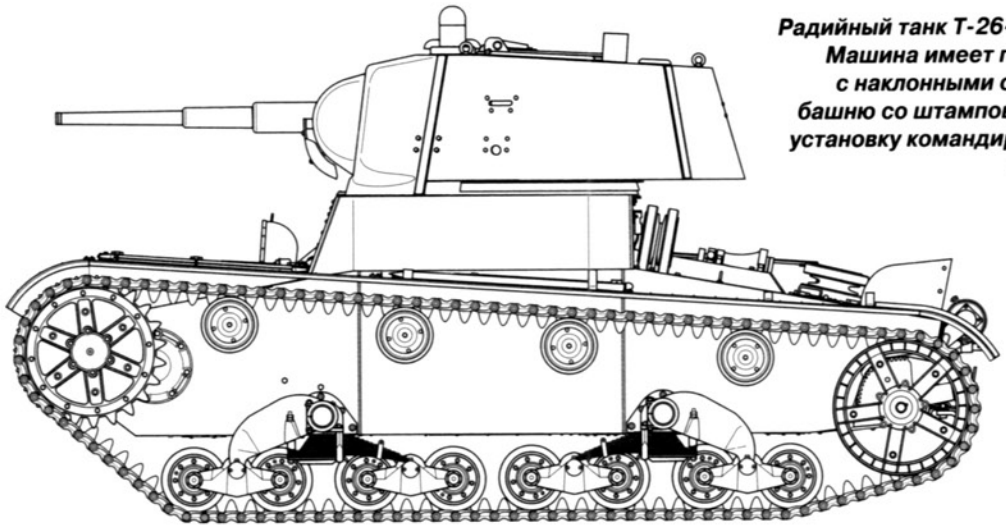
В конце лета танк Т-26-5 прошел испытания, показавшие хороший результат. Предполагалось, что с 1940 года новая модификация танка будет запущена в серию. Однако начавшаяся 30 ноября 1939 года советско-финляндская война внесла свои коррективы. С самого начала боевых действий заводы № 174 и № 185 переключились на выполнение заданий для нужд Действующей Армии – выпуск машин ХТ-133 (подробнее о химических танках – на стр. 82–89), про-

Танк Т-26-1 выпуска 1939 года. НИБТ полигон, 1946 год. Машина прошла ремонт и имеет несвойственные для Т-26-1 черты: отсутствие броневого колпака на фаре, нестандартный ящик ЗИП на левом крыле (АСКМ).

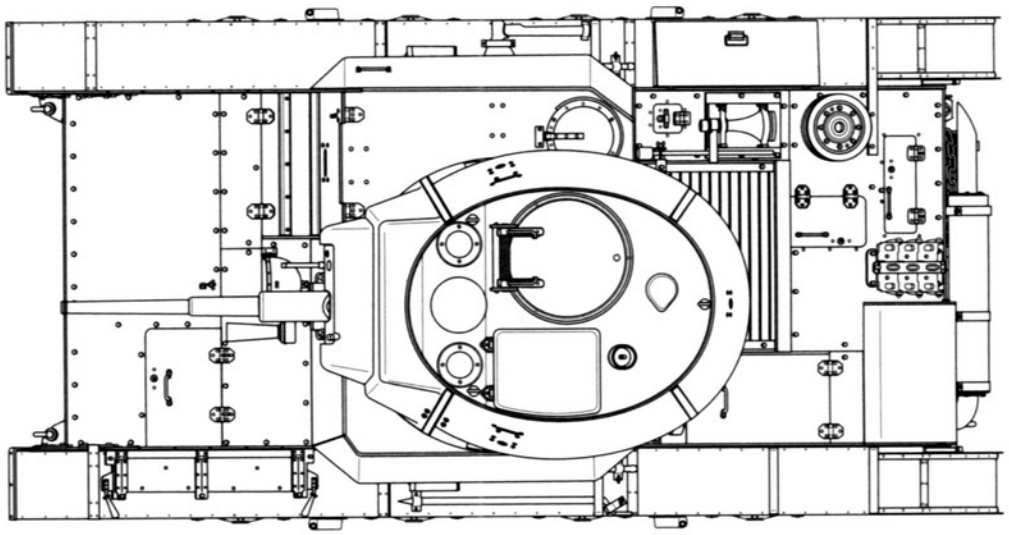
ектирование и изготовление противоминных тралов, шпор для траков гусениц, экранировку танков и т.п. Поэтому времени на организацию производства Т-26-5 не осталось. Кроме того, так и не удалось довести до нормального работоспособного состояния двигатель мощностью 130 л.с. Правда, еще с начала 1939 года в КБ завода № 185 велись работы по созданию дизельного мотора «744», выполненного в габаритах двигателя Т-26. Предполагалось, что мощность дизеля «744» будет порядка 150-180 л.с. К январю 1940 года было изготовлено два варианта такого двигателя, один из которых прошел испытания в танке Т-26-1. Несмотря на ряд выявленных недостатков, доработка дизеля «744» обещала значительно повысить скоростные и маневренные качества Т-26. Однако после того, как в марте 1940 года завод № 185 был влит в состав завода № 174, все работы по дизелю «744» прекратили.

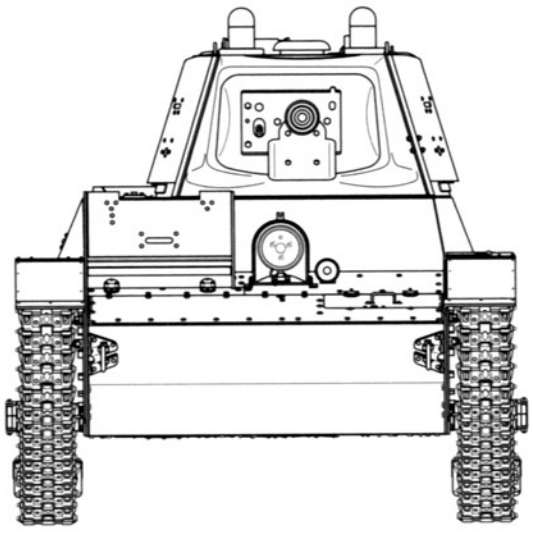
Боевое использование Т-26 в ходе советско-финляндской войны окончательно показало, что танк устарел и возможности для его модернизации полностью исчерпаны. Еще в феврале 1940 года Автобронетанковое управление Красной Армии выдало тактико-технические требования на проектирование нового танка СП («сопровождения пехоты») с броней не менее 45-мм. Помимо завода № 174 к работам по созданию новой машины привлекался ленинградский Кировский завод.

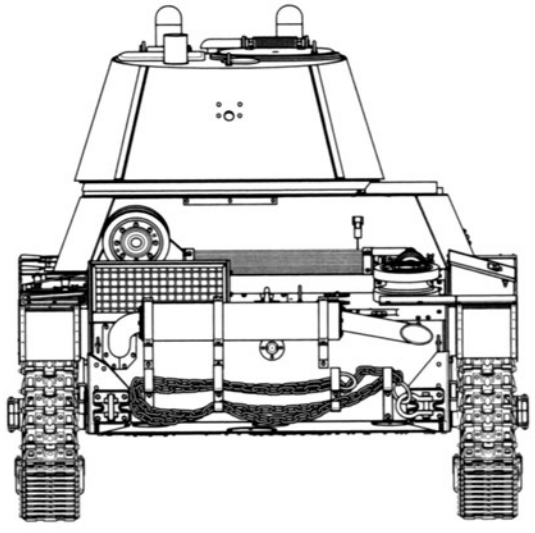
Весной 1940 года КБ завода № 174 разработало проект танка Т-126, который по сути представлял собой коренную модернизацию Т-26. Новая машина имела броню толщиной 40 – 45 мм, подвеску Т-26-5, дизельный двигатель «744» разработки завода № 185 и курсовой пулемет в лобовом листе подбашенной коробки. Расчетная масса нового танка составляла 14 тонн. Проектом также предполагалось довести все танки Т-26-1 до уровня Т-126 путем установки на них дизельного двигателя, новой подвески и экранировки брони. Однако к этому времени на испытания вышли опытные образцы танка Т-126СП с 45 – 55-мм броней, торсионной подвеской и дизелем В-4 («половинка» дизеля В-2 мощностью 250 л.с.). По результатам испытаний заводом № 174 был спроектирован новый танк Т-50, который зимой 1940 года был принят на вооружение взамен Т-26. С 1 января 1941 года производство танка Т-26 было прекращено.

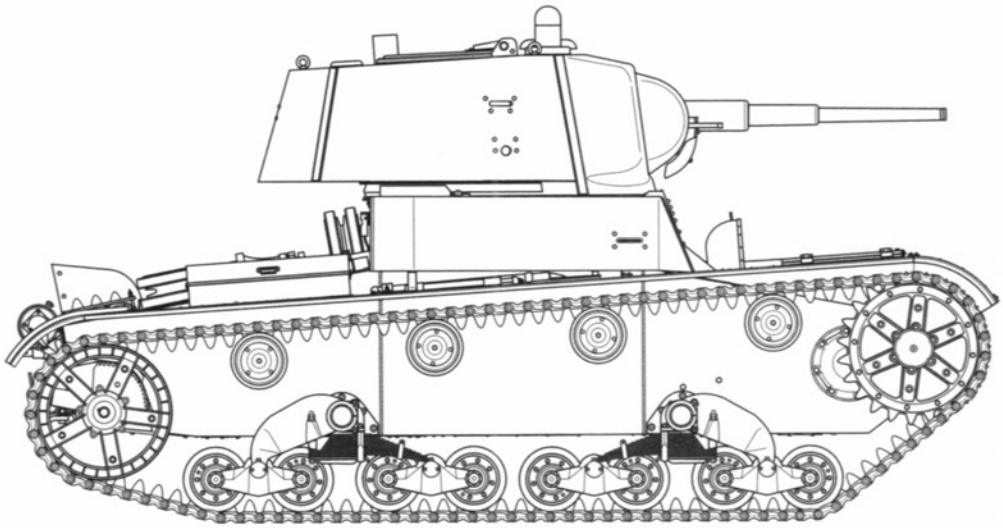


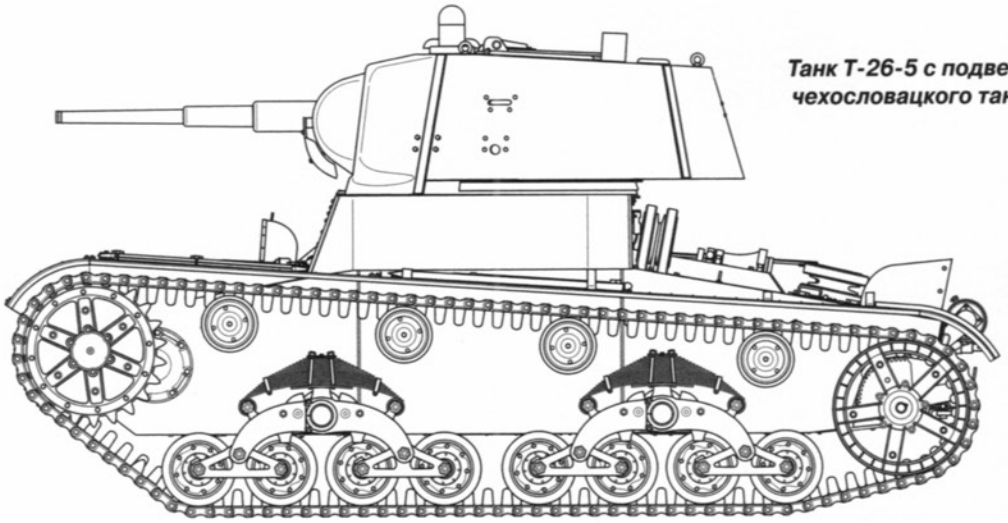
Радийный танк Т-26-1 выпуска 1940 года. Машина имеет подбашенную коробку с наклонными стенками, коническую башню со штампованной маской пушки, установку командирского перископа ПТК и штыревую антенну.



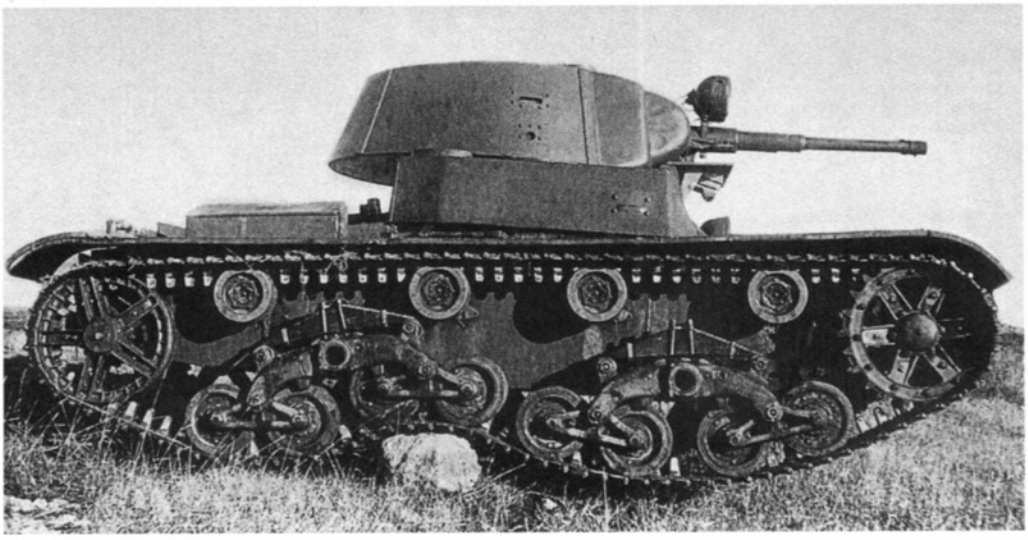








Танк Т-26-5 с подвеской по типу чехословацкого танка «Шкода».



Танк Т-26М с ходовой частью по типу чехословацкого танка «Шкода» на испытаниях. 1940 год (АСКМ).

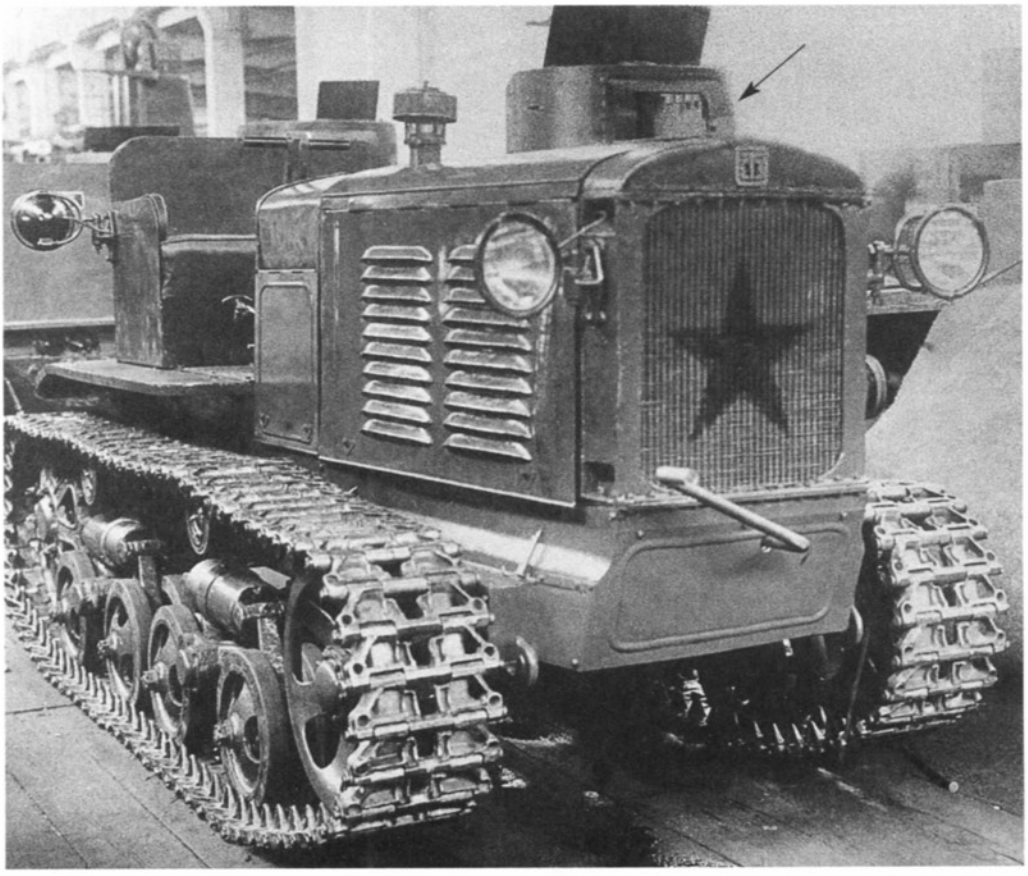
СТАЛИНГРАДСКИЕ Т-26

Как уже говорилось выше, с момента принятия решения о начале серийного производства танков Т-26 Сталинградский тракторный завод (СТЗ) рассматривался руководством СССР как одна из возможных промышленных баз для выпуска этих танков. Производство Т-26 планировалось начать в опытном цехе завода уже в 1932 году, но из-за его неготовности сделать этого не удалось. Лишь во втором полугодии 1933 года СТЗ смог приступить к выпуску первых Т-26. При этом работы по организации серийного производства шли очень медленно, с большими трудностями. Очень наглядно характеризует этот процесс доклад «О начале серийного производства Т-26 в опытном цехе СТЗ», датированный 4 августа 1933 года и направленный заместителю народного комиссара тяжелого машиностроения Павлуновскому:

«Строительство. В части строительства опытный (механо-сборочный № 2) цех закончен.

Оборудование. Из потребного для цеха производственного оборудования в количестве 188 станков, в том числе 114 импортного и 74 союзного изготовления заказано 107 импортных и 74 союзных. Прибыло к 15 июля 77 импортных и 45 союзных, из них смонтировано 105, сдано в эксплуатацию 73. Остальное оборудование на завод еще не прибыло. Все установленное оборудование смонтировано на временных проводах вследствие неполучения от «Союзкабель» постоянных, которые должны быть отгружены в III квартале. До сего времени не закончен монтаж двух мостовых кранов из-за отсутствия сопротивлений от ВЭО и провода от «Союзкабель».

Приспособления. Для подготовки танковой базы по выпуску Т-26 с использованием оборудования всего завода требуется 2060 приспособлений, из них для опытного цеха 925. На 15 июля спроектировано 1700 приспособлений, остальные будут закончены в III квартале. Изготовление приспособлений находится в чрезвычайно тяжелом положении, необходимо 517 приспособлений изготовить на других заводах.



Сборка танков Т-26 в опытном цехе Сталинградского тракторного завода, 1935 год. На переднем плане опытный экземпляр трактора СТЗ-3, на заднем плане видны корпуса и башни Т-26 (фото из архива В. Стародубцева).

Штампы. Для деталей холодной штамповки требуется 726 штампов, из них на 15 июля запроектировано 567. Проектирование остальных будет закончено к 1 сентября с. г. Проектирование затянулось вследствие непрерывных изменений, вносимых в конструкцию танка со стороны УММ РККА и завода № 174, не закончившихся и в настоящее время. В результате этого по целому ряду штампов пришлось менять чертежи.

Инструмент. Режущий инструмент изготавливается на СТЗ и к 15 июля выполнен только на 40%, при том некомплектно.

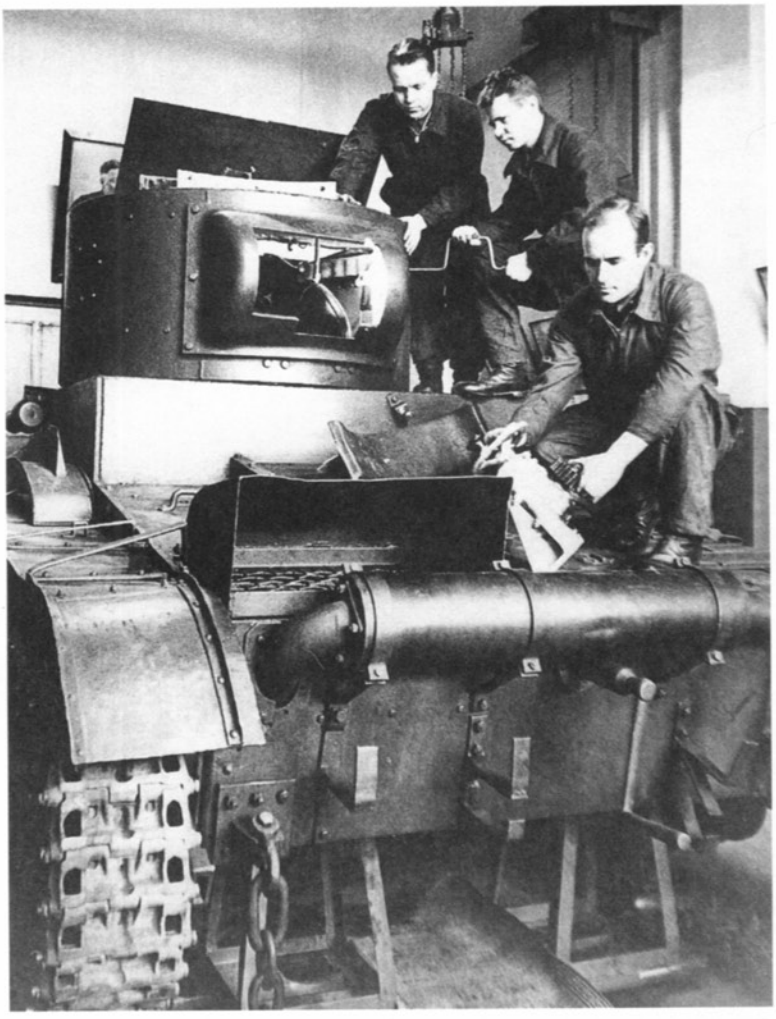
ВЫВОДЫ: 1). Опытный цех в основном следует считать законченным. Однако в части подготовки серийного производства Т-26 необходимо проделать еще значительную работу в части изготовления приспособлений, инструмента и штампов, которая будет закончена в IV квартале с. г.

2). В настоящее время цех приступил к обработке первых опытных 10 штук Т-26 из заготовок и литья, получаемых в пяти комплектах от Спецмаштреста. Остальные пять комплектов будут получены из своих заготовительных цехов, за исключением алюминиевого литья и ковкого чугуна. С выпуском в IV квартале первых десяти опытных экземпляров и поступлением к этому времени всего задерживающего производство – штампов, приспособлений и инструмента – завод сможет приступить к серийному производству Т-26 не ранее I квартала 1934 года.

Начальник ГУТАП .... (подпись неразборчива)».

Однако, несмотря на принимаемые меры, до конца 1933 года СТЗ смог предъявить заказчику всего 5 танков Т-26. В течение следующего года ситуация несколько улучшилась, однако выполнить годовой план по выпуску 50 танков завод не смог – армии было передано всего 23 машины. Тем не менее, на 1935 год заводу был спущен план на выпуск 200 Т-26, из которых было изготовлено 115. Видимо это был максимальный годовой выпуск танков Т-26 на СТЗ. Данных о количестве изготовленных танков в 1936 году пока обнаружить не удалось, однако по имеющийся у автора информации в 1936 году завод изготовил танков меньше, чем в 1935-м. Кроме того, начиная с 1936 года, конструкторское бюро СТЗ приступило к проектированию танков собственной конструкции, которые разрабатывались на базе Т-26 и транспортных тракторов СТЗ-5. В течение 1936–1939 годов КБ СТЗ изготовило опытные образцы танков 6 ТК, 4 ТГ, СТЗ-25, СТЗ-35, а также выполнило ряд проектов различных боевых машин с использованием элементов трактора СТЗ-5. Сталинградцы всячески «проталкивали» свои машины «наверх», предлагая развернуть их производство на СТЗ взамен «чужого» Т-26. Естественно, при этом работы по увеличению выпуска последнего практически не велись. В 1937 году, когда у Т-26, находившихся в армии стали отмечаться массовые случаи обрыва клапанов двигателей и завод № 174 приостановил их выпуск, СТЗ вообще не сдал ни одного танка. Последние 10 Т-26 покинули опытный цех СТЗ в 1940 году, после чего производство этих танков было свернуто. Следует отметить, что Т-26 изготовленные на Сталинградском тракторном заводе не имели каких-то внешних отличий от танков завода № 174. Однако они имели более низкую надежность и более высокую цену по сравнению с Т-26 производства завода № 174.

И хотя СТЗ так и не сумел наладить серийного производства Т-26, полученный опыт очень пригодился сталинградцам при развертывании выпуска танка Т-34 в 1941 году.



Обучение танкистов на разрезном Т-26. Москва, Военная академия механизации моторизации РККА, 1937 год. Несколько таких машин было изготовлено на заводе № 174 для подготовки танкистов (АСКМ).

Ремонт Т-26 на заводе № 105 в Хабаровске. Весна 1942 года. Судя по клепаному корпусу машина могла быть изготовлена в 1934–1935 годах (АСКМ).

РЕМОНТ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

В ходе эксплуатации танков Т-26 в войсках, машины подвергались различным ремонтам, в результате чего многие танки ранних выпусков приобретали черты машин более позднего изготовления. Часть узлов и агрегатов менялась силами воинских частей, а часть – в заводских условиях. К 1940 году ремонтом и модернизацией танков Т-26 занимались заводы № 104, № 105 имени Кагановича (г. Хабаровск), подъемно-транспортного оборудования имени Кирова (г. Ленинград), «Красный металлист» (г. Витебск). Головным предприятием по модернизации Т-26 был завод имени Кирова, а после начала Великой Отечественной войны (и вплоть до 1945 года) – хабаровский завод № 105.

Согласно отчета завода № 105 за 1940 год, модернизация Т-26 заключалась в следующем: «Нижние катки старой подвески (речь идет о цельнорезиновых катках. – **Прим. автора**) заменялись на катки новой конструкции за исключением передних катков (по одному с каждой стороны) – проводилось с сентября 1939 года;

забронировалась фара;

заменялись внутренние и внешние половины направляющего колеса (детали 20-18 и 20-14) на внутренние и внешние половины с усиленным оребрением по чертежам 1938 года завода № 174. Выполнение начато в срок, но из-за отсутствия новых деталей прекращено в октябре 1940 года. После эксперимента по наварке усиленных ребер жесткости, проведенного в ноябре, с 1 декабря 1940 года опять приступили к выполнению данного пункта;

на двухбашенных машинах дверка водителя (речь идет о нижней створке люка механика-водителя. – Прим. автора) толщиной 6 мм заменялась на новую толщиной 10 мм;

установка прибора ПТ-1 с броневым стаканом и колпаком на линейных танках;

установка прибора ПТ-К с броневым стаканом и колпаком на радийных танках;

на однобашенных и двухбашенных машинах с мая 1940 года производилась вырезка общего лючка над мотором, маслобаком и бензобаком».

Аналогичные работы велись и на других ремонтных предприятиях. Правда справедливости ради следует отметить, что количество модернизированных машин было невелико. Например, за 1940 года было модернизировано: заводом № 105 – 107 Т-26 (при плане 110), заводом имени Кирова – 136 (при плане 220), заводом «Красный металлист» – 12 (при плане 14). План по заводу имени Кирова на 1941 год составлял 115 Т-26 (из них 30 химических), за первое полугодие здесь прошло модернизацию 65 линейных и 20 химических танков.

Двухбашенный Т-26 (с пулеметным вооружением) с модернизированной ходовой частью. НИБТ полигон, 1940 год (ЦМВС).

Двухбашенный Т-26 (с пулеметным вооружением), прошедший ремонт и модернизацию. ВАММ имени Сталина, 1940 год (АСКМ).

Т-26 ВЫПУСКА 1941 ГОДА

В первых числах февраля 1941 года цеха завода № 174 покинули последние Т-26, принятые представителями военной приемки. После этого завод начал перестройку производства и модернизацию цехов для организации серийного производства танка Т-50, которое должно было начаться с 1 июня 1941 года. Дело в том, что новая машина была значительно сложнее Т-26 и для ее изготовления требовалось установить большое количество новых станков и организовать новые рабочие участки. Однако работы по реорганизации завода шли очень медленно из-за несвоевременной подачи станков и оборудования, а никакого производства (за исключением изготовления незначительного количества деталей Т-26 для ремонта в войсках) не было. В марте 1941 года дирекция завода № 174 вышла с предложением об организации выпуска танков Т-26 из имеющегося задела узлов и агрегатов, но эта инициатива не нашла поддержки у руководства Автобронетанкового управления РККА.

К 22 июня 1941 года выпуск танков Т-50 так и не был начат. Поэтому сразу после начала войны на заводе № 174 начались работы по изготовлению Т-26, благо имелся большой задел корпусов, башен и других агрегатов.

Однако данные по количеству выпущенных в 1941 году Т-26 сильно разняться. По данным представителя военной приемки, до эвакуации завода в Чкалов в сентябре 1941 года было изготовлено 116 танков Т-26, из них 49 в июле и 67 в августе. Кроме того, «проводилась экранировка танков, а также установлены для усиления обороны Володарского района огневые точки с башнями танков Т-26, Т-50 и Т-46».

«Годовой отчет завода № 174 за 1941 год (Ленинградский филиал)», представленный дирекцией руководству Наркомата танковой промышленности в январе 1942 года, приводит другие сведения. В этом документе сказано следующее: «С начала отчетного 1941 года изготовлено:

Т-26 – 47;

Моторы Т-26 – 1070;

Ремонт Т-26 – 77;

Коробки перемены передач Т-26 – 21;

Изготовление и переделка кругов и башен машины 133 на линейные Т-26 – 130;

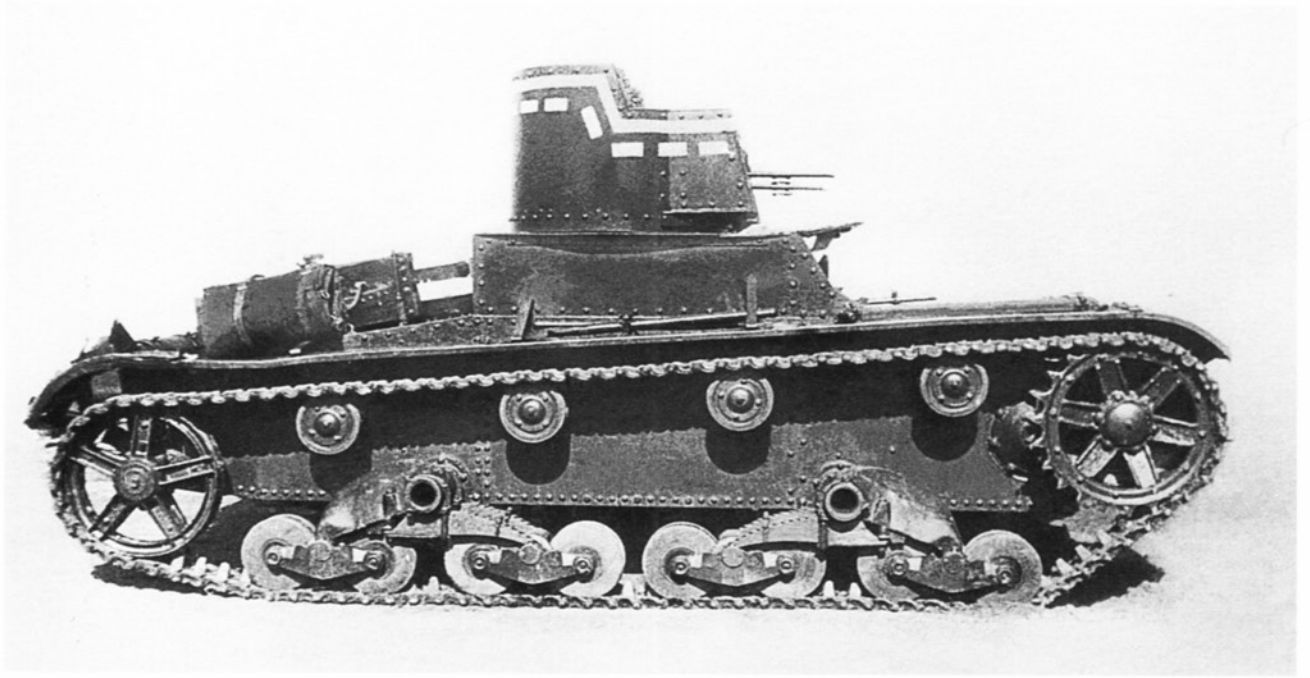
Изготовление надмоторных жалюзи – 150;

Восстановление Т-26 в войсковых частях – 846;

Изготовление, испытание и установка огневых точек с башнями – 50;

Изготовление и установка артточек – 25».

Колонна танков Т-26 на марше. Западный фронт, декабрь 1941 года. На переднем плане Т-26-1 (АСКМ).



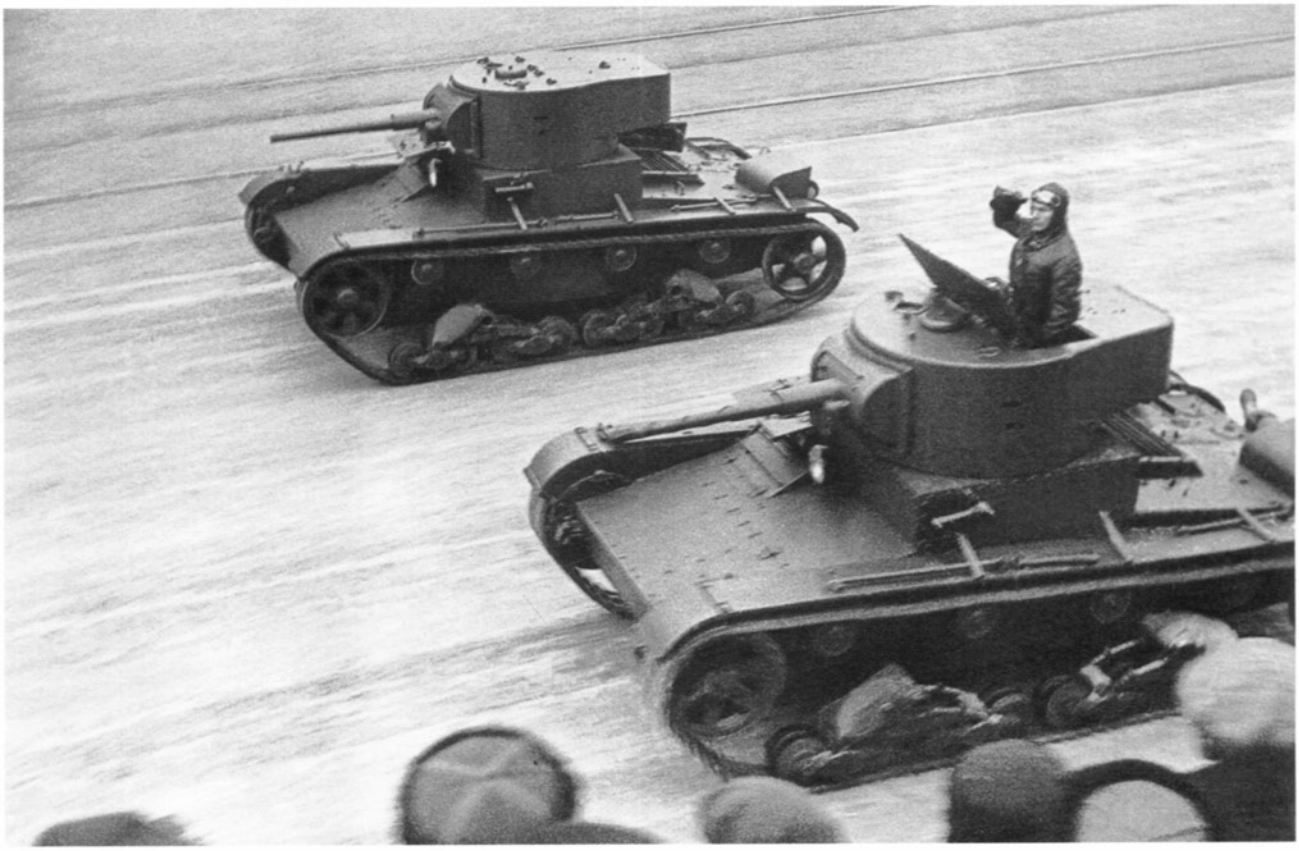
Двухбашенный танк Т-26 (с пулеметным вооружением), вид справа. Машина имеет клепаный корпус и башни, хорошо видна укладка брезента и домкрата на кормовом листе (АСКМ).

Двухбашенный пулеметный Т-26 преодолевает препятствие. Киевские маневры, 1935 год. Машина имеет клепаный корпус (ЦМВС).

Двухбашенный танк Т-26 (с пушечно-пулеметным вооружением) на маневрах. Московский военный округ, 1934 год. Танк имеет клепаный корпус и клепаные башни (ЦМВС).

Экипажи у танков во время маневров. Московский военный округ, 1936 год. В центре – двухбашенный Т-26 (с пушечно-пулеметным вооружением), имеющий клепаный корпус (ЦМВС).

Танки Т-26 перед парадом на площади имени Урицкого (ныне Дворцовая). Ленинград, 1 мая 1933 года. Среди двухбашенных машин – один танк с цилиндрической башней и 45-мм пушкой 20К, имеющий сварную башню и корпус (РГАКФД).

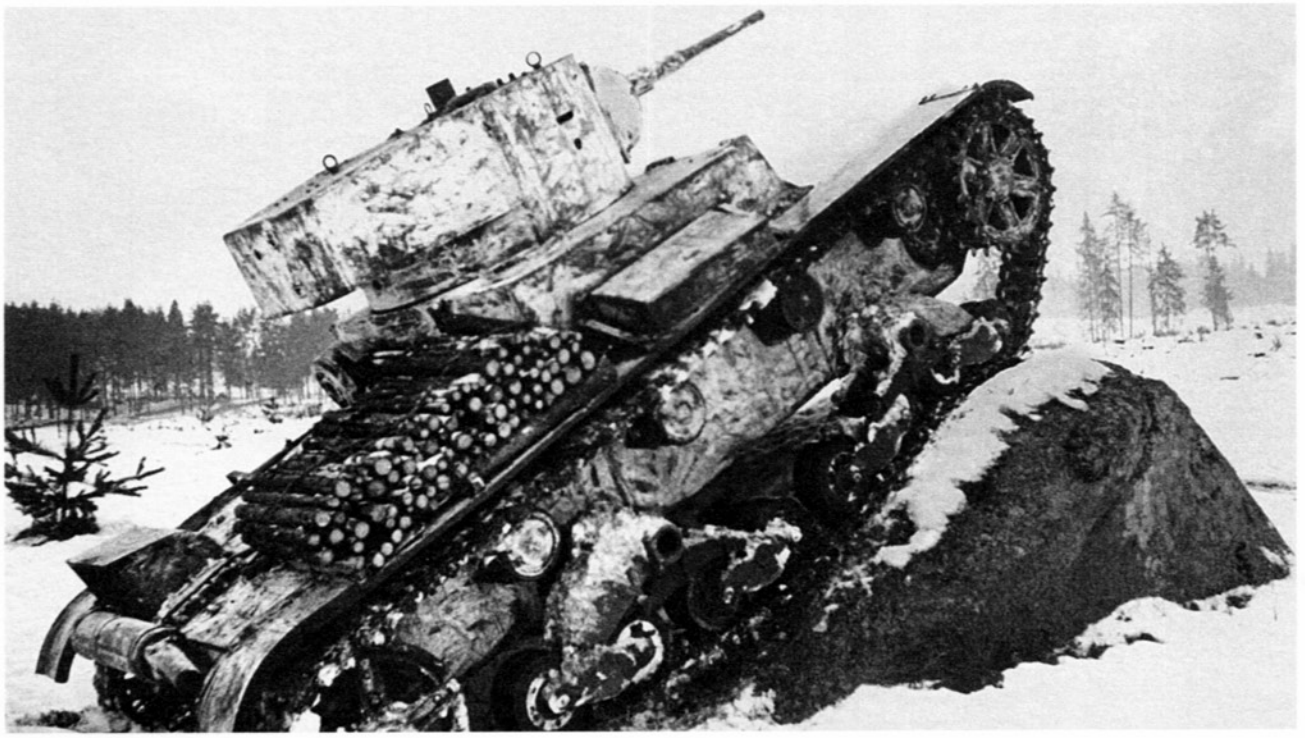


Танки Т-26 выпуска 1934 года на параде. Предположительно Хабаровск, 7 ноября 1935 года. Приборы ПТ-1 и ПТ-К на башнях отсутствуют (АСКМ).

Танки Т-26 на параде по случаю окончания Киевских маневров. Сентябрь 1935 года (ЦМВС).

Танк Т-26 во время маневров проходит по улице деревни. Киевский военный округ, 1936 год. Машина выпуска 1935 года с клепаным корпусом и сварными башнями, бронировка фары еще не установлена (АСКМ).

Радийный Т-26 выпуска 1936 года на маневрах Киевского Особого военного округа, 1940 год. Танк имеет сварной корпус и башню, штампованную маску пушки и поручневую антенну (АСКМ).



Танк Т-26 выпуска 1935 года на занятиях по преодолению противотанковых препятствий. Карельский перешеек, февраль 1940 года (АСКМ).

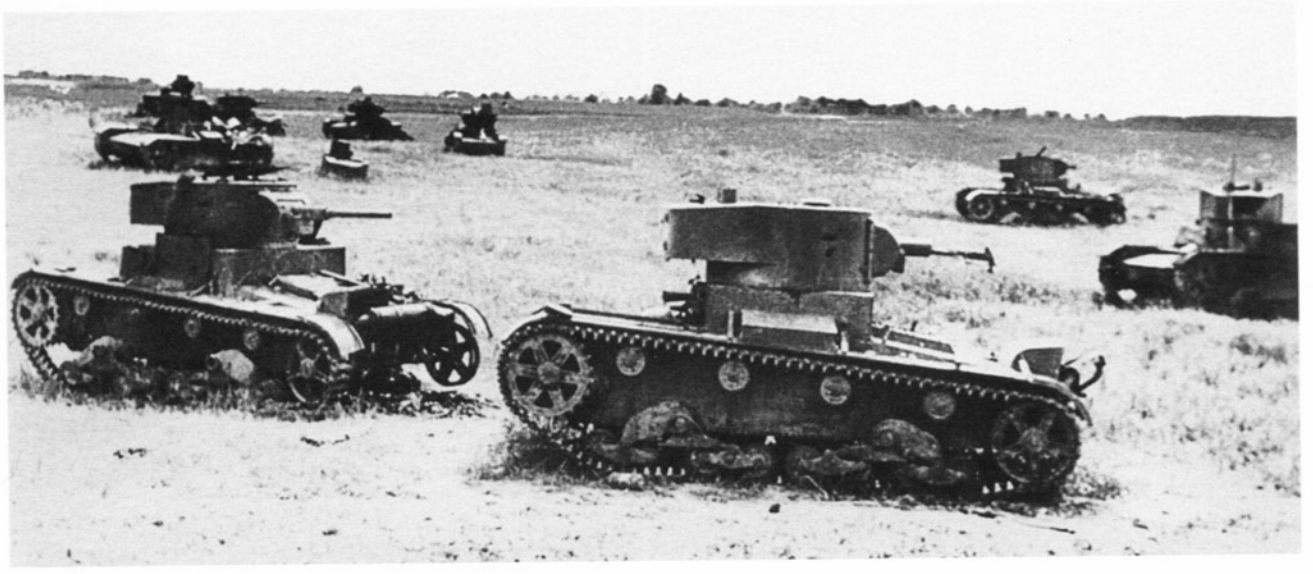
Танк Т-26 выпуска 1939 года выдвигается к месту боев. Карельский перешеек, февраль 1940 года. На крыле уложена фашина для преодоления рвов (АСКМ).

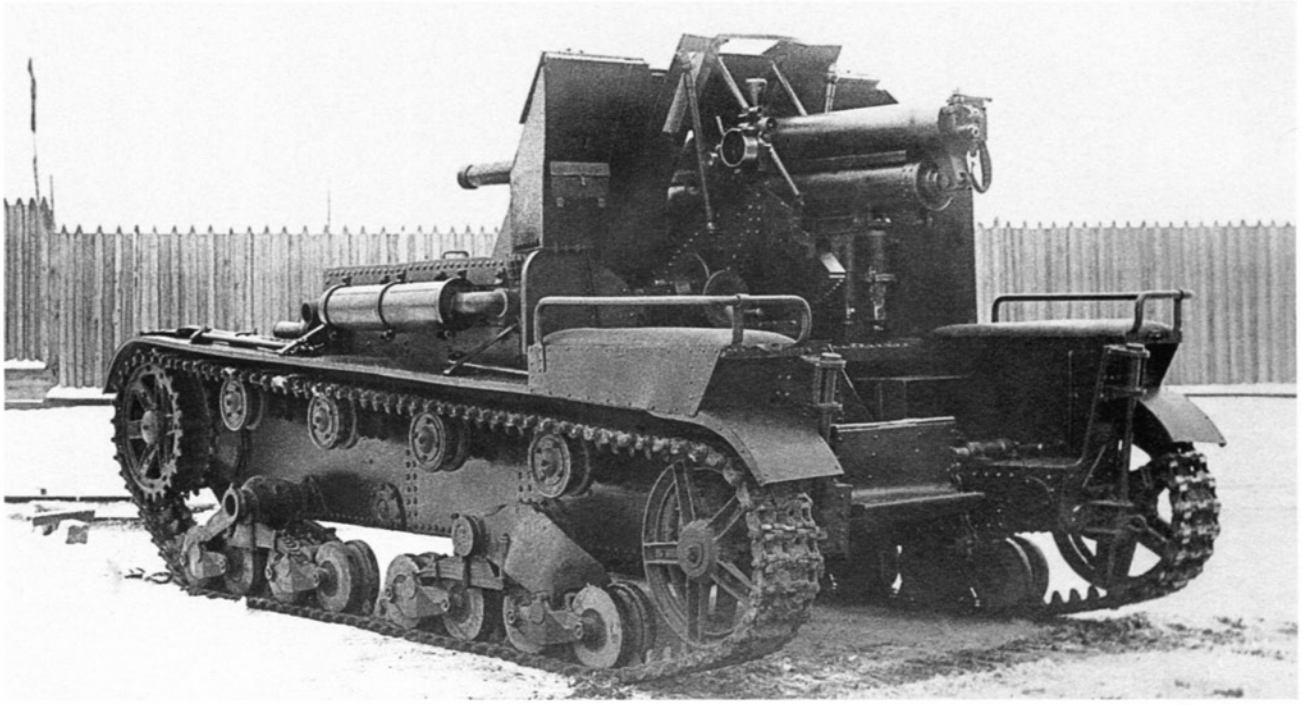
Танк Т-26 выпуска 1936 года переправляется по наведенному саперами мосту. Карельский перешеек, декабрь 1939 года. На крыше башни установлена штыревая антенна, а на бортах видны крепления для поручневой антенны (АСКМ).

Экипаж танка Т-26 выпуска 1939 года из состава 388-го отдельного танкового батальона 62-й стрелковой дивизии перед боями. Карельский перешеек, февраль 1940 года (АСКМ).

Химический танк ХТ-26 на марше во время маневров. Белорусский военный округ, предположительно 1938 год. Башня машины развернута назад «по – походному», судя по отсутствию бронировки фары и люку для доступа к трансмиссии, откидывающемуся назад, танк изготовлен в конце 1934 – начале 1935 года (АСКМ).

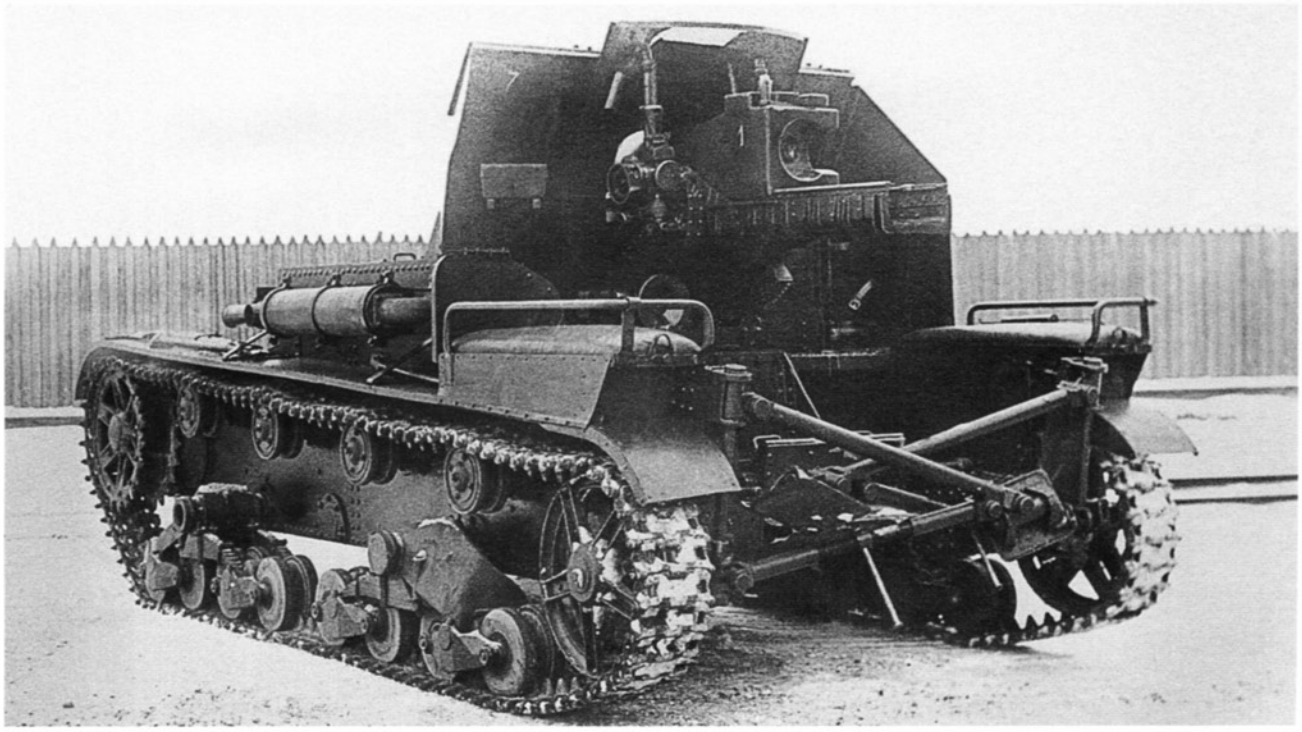
Телетанки и танки управления с аппаратурой ТОЗ-VI, подбитые и брошенные экипажами. Украина, лето 1941 года (РГАКФД).





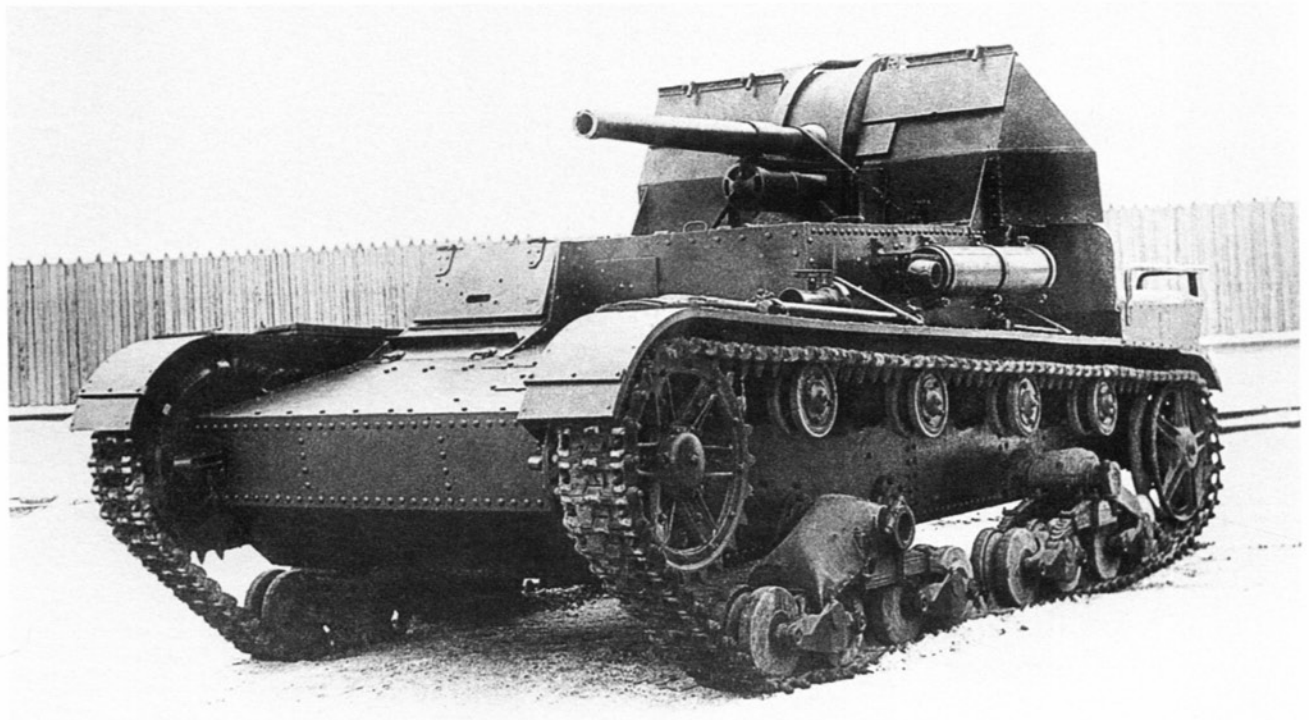
Опытный образец самоходной установки СУ-5-1 с 76-мм полевым орудием обр. 1902/30 года, вид сзади. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года. Хорошо видны сиденья для расчета (АСКМ).

Опытный образец самоходной установки СУ-5-3 со 152-мм мортирой, вид сзади. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года. На корме машины хорошо видны сложенные упоры, откидывающиеся при стрельбе (АСКМ).



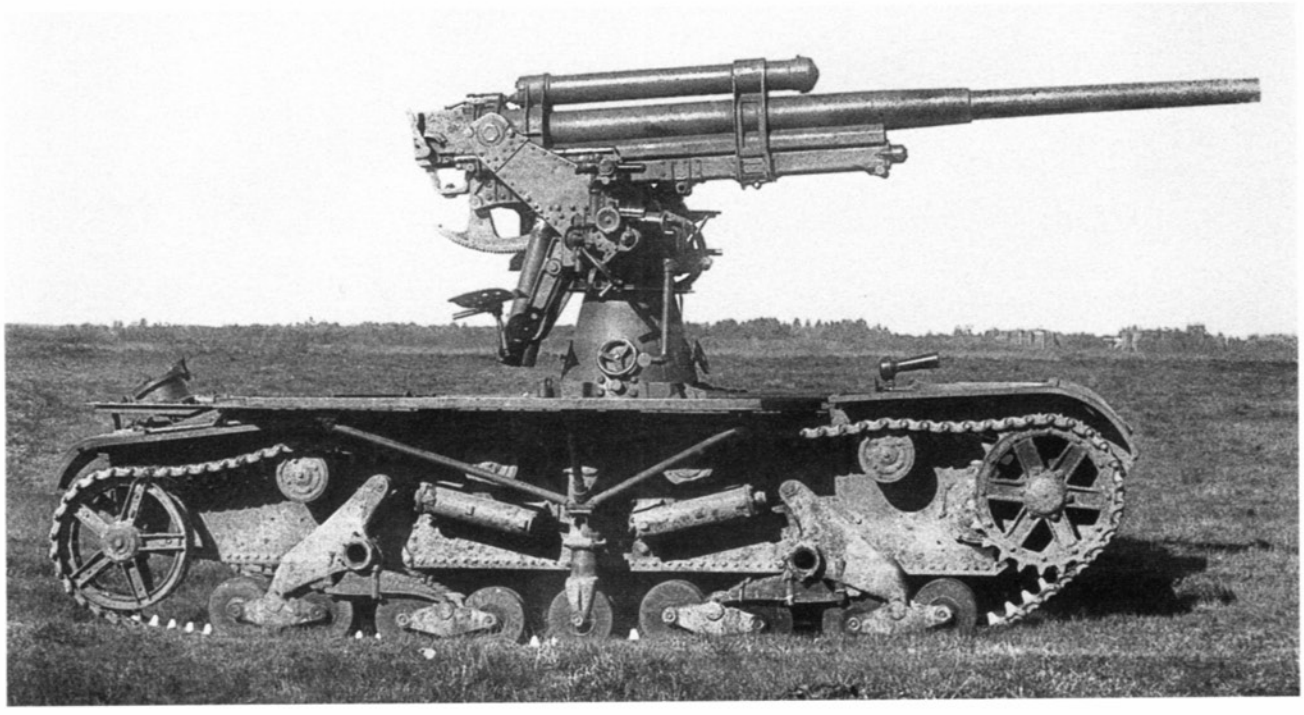
Опытный образец самоходной установки СУ-5-1 с 76-мм пушкой обр. 1902/30 года, общий вид. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года (АСКМ).

Опытный образец самоходной установки СУ-5-2 со 122-мм гаубицей, общий вид. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года (АСКМ).

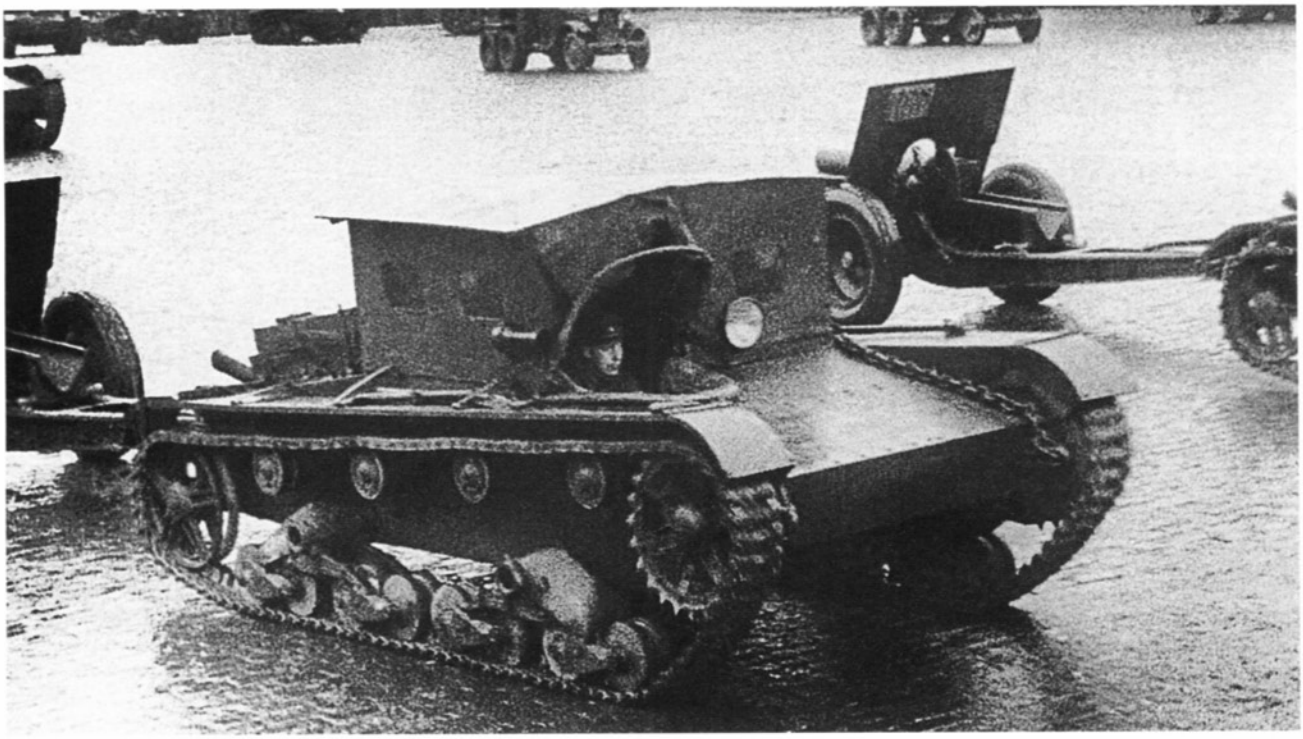


СУ-5-2 из состава 2-й механизированной бригады на параде в Хабаровске. 7 ноября 1937 года. На переднем плане машина последнего выпуска с бронезащитой мест расчета. В августе 1938 года эти самоходки участвовали в боях с японцами у озера Хасан (РГАКФД).

Опытный образец самоходной установки СУ-6 в боевом положении (с откинутыми щитами), орудие находится в положении стрельбы по наземным целям. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, лето 1935 года. (АСКМ).

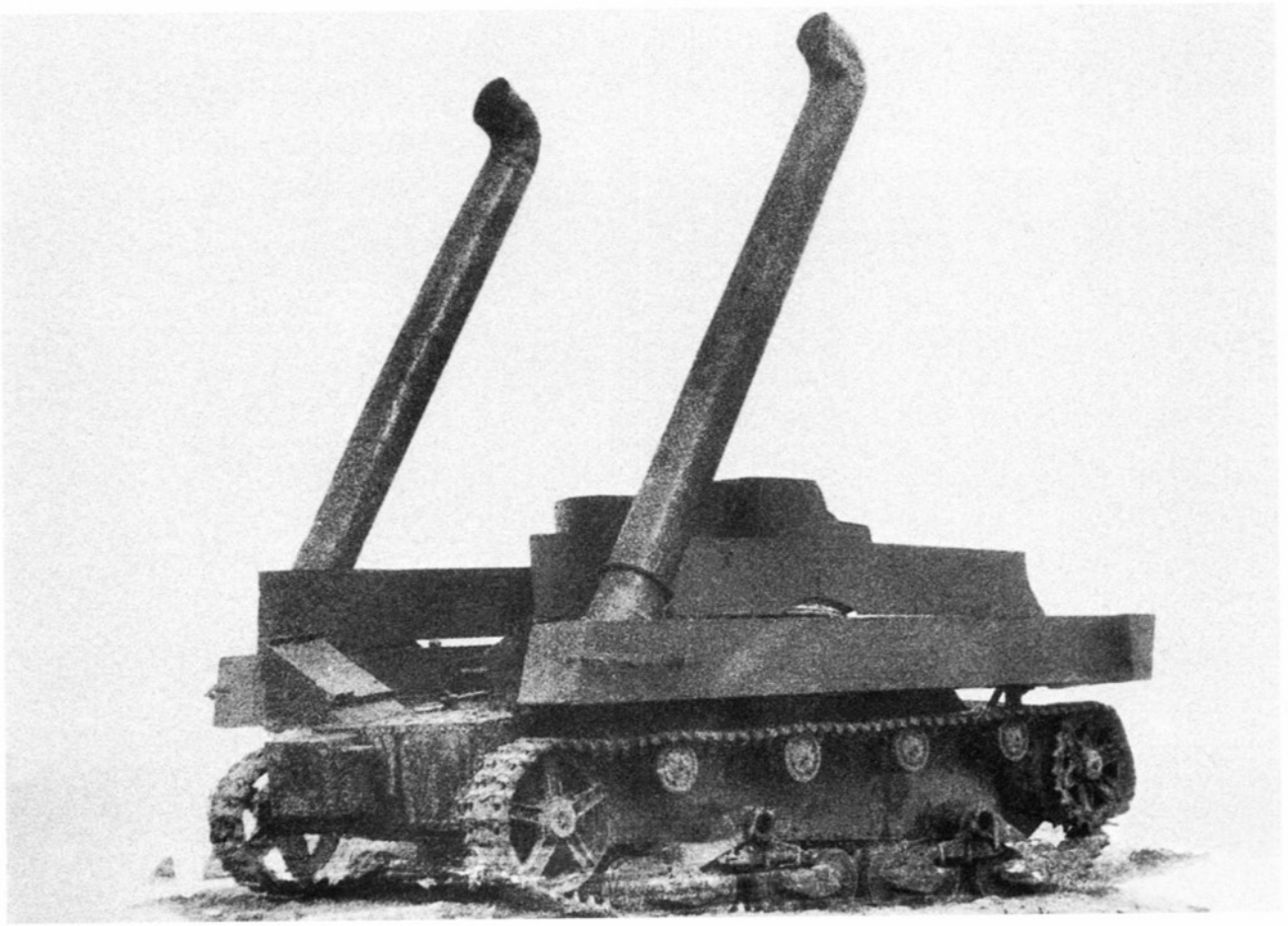


Опытный образец самоходной установки СУ-6 в походном положении, вид сверху. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, лето 1935 года. (АСКМ).



Т-26Т (с брезентовым верхом) буксирует 152-мм гаубицу во время парада на Красной площади. Москва, 7 ноября 1933 года (ЦМВС).

Немецкие солдаты осматривают трофейную советскую технику: тягач Т-26Т (с бронированным верхом) и 122-мм гаубицу М-30. Лето 1941 года, место съемки неизвестно (АСКМ).



Двухбашенный танк с оборудованием АТ-1 для преодоления водных преград по дну. 1933 год (АСКМ).

Танк Т-26 с оборудованием для преодоления по дну водных преград конструкции НИБТ полигона. Лето 1935 года (АСКМ).

Испытания ножевого трала, установленного на СТ-26 (без моста). Лето 1933 года (АСКМ).

Катковый минный трал КМТ-26, установленный на СТ-26. НИБТ полигон, июль 1934 года (АСКМ).

Испытание треугольников «стражниц» для преодоления вертикальных препятствий на двухбашенном танке Т-26. НИБТ полигон, апрель 1934 года (АСКМ).

СТ-26 с установленным на нем специальным танковым снегоочистителем. НИБТ полигон, 1935 год (АСКМ).

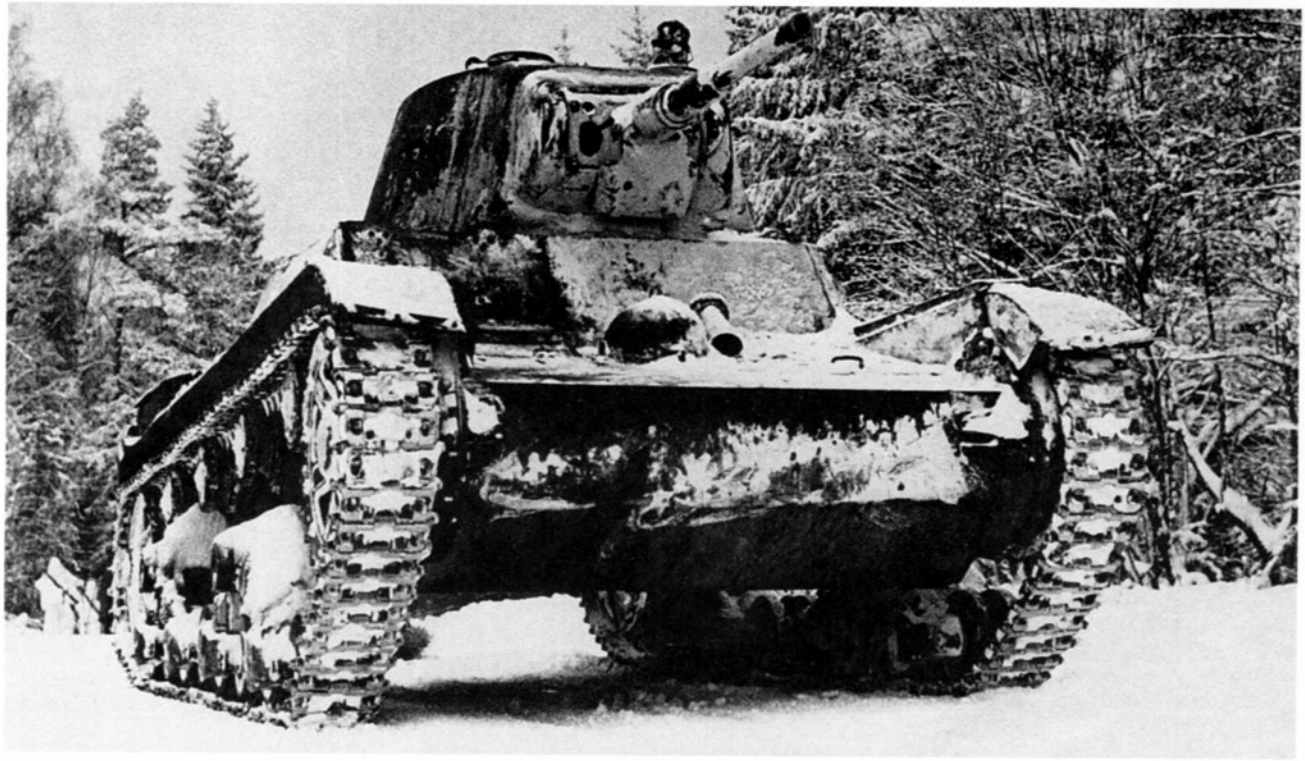
Таким образом, в сведениях военпреда и дирекции завода налицо большая разница в числе изготовленных Т-26. По мнению автора, сведения дирекции являются наиболее достоверными. Вероятнее всего, по данным представителя военной приемки в число изготовленных включено какое-то количество отремонтированных Т-26. Кроме того, заслуживает внимания факт установки в башни ХТ-133 45-мм орудий. Видимо часть из 130 переделанных башен была установлена в качестве огневых точек, а часть установлена на ремонтные Т-26.

Но скорее всего точно выяснить картину о выпуске Т-26 летом 1941 года вряд ли удастся. Подтверждением этому служит документ, обнаруженный автором в фондах Российского государственного архива экономики. Приведем его полностью:

«АКТ

22 августа 1942 года директор завода № 174 имени Ворошилова Жарков И.Г. и главный бухгалтер Репин Н.Н. в присутствии представителя Омского завода № 174 т. Покидько составили настоящий акт в том, что погруженные в ноябре 1941 года на платформу вагона документы завода № 174 за январь – октябрь 1941 года в количестве 44 ящика, предназначенные для отправки в город Чкалов, действительно были вывезены с завода на станцию Сортировочная, откуда вновь возвращены на завод. При этом все ящики были частью разбиты, а частью вскрыты и находившиеся в них указанные документы оказались в хаотическом состоянии в разбросанном виде, мокрыми и пришедшими в негодность, почему при передаче завода № 174 Ижорскому заводу в июле 1942 года (речь идет о передаче производства, оставшегося на территории завода № 174 в Ленинграде – **Прим. автора**), все оставшиеся указанные документы, как негодные, были уничтожены. Ввиду порчи и отсутствия указанных документов полного отчета по основной деятельности завода № 174 за январь – октябрь 1942 года не представляется возможным, в чем и составлен настоящий акт». Как говорится, комментариев не требуется. Хотя не исключено, что какие-то документы о работе ленинградского завода № 174 в 1941 году найдутся в архивах.

В заключение два слова о судьбе завода № 174. В конце августа 1941 года завод был эвакуирован в Челябинск, а в конце сентября в Чкалов, где на базе Чкаловского паровозоремонтного завода предполагалось организовать завод по выпуску танков Т-50. Однако по ряду причин сделать этого не удалось (было собрано несколько машин из привезенного задела). В начале 1942 года завод № 174 был эвакуирован в Омск, где приступил к производству танков Т-34.



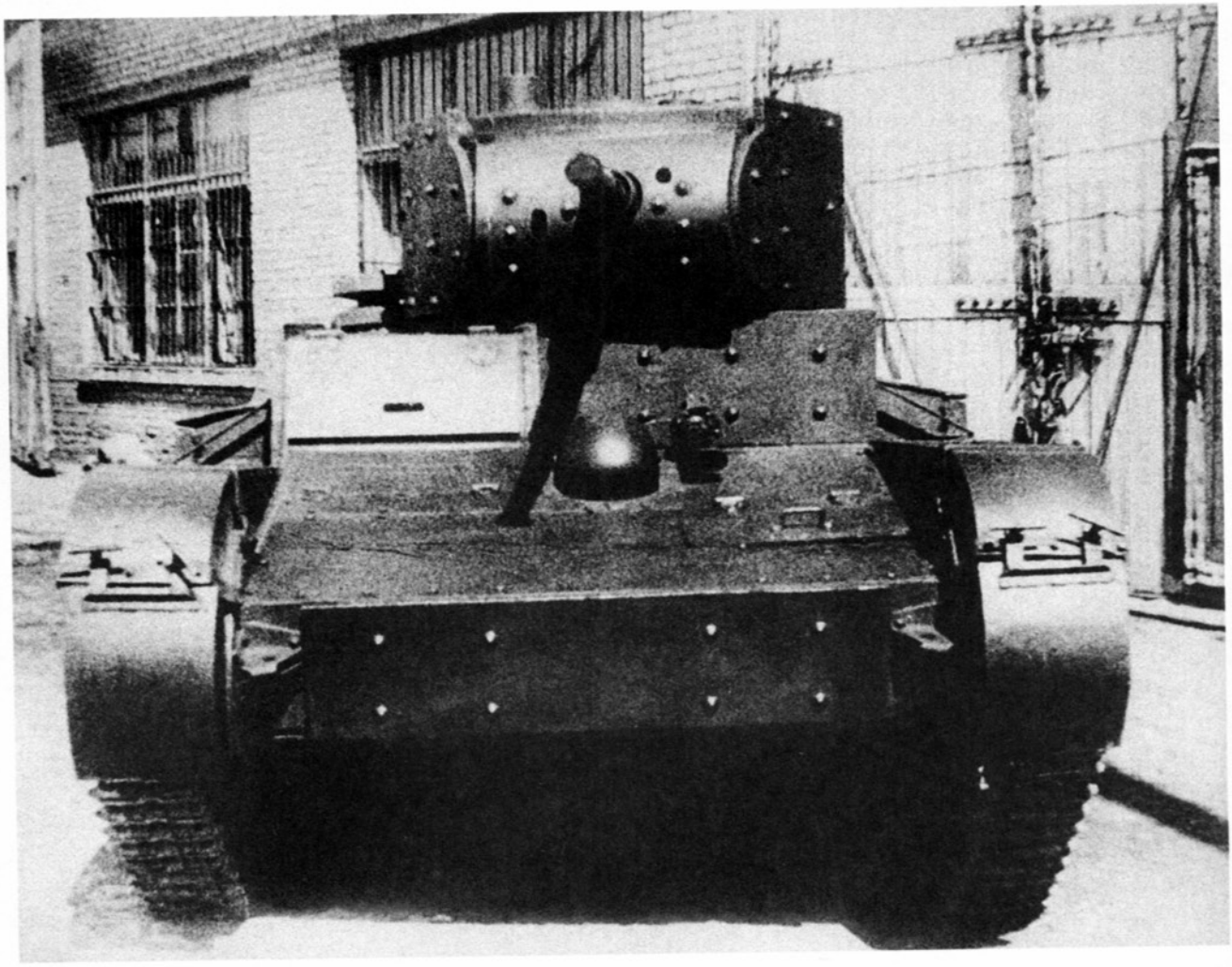
Танк Т-26-1 выдвигается к линии фронта. Западный фронт, декабрь 1941 года. Установка прибора ПТК отсутствует (РГАКФД).

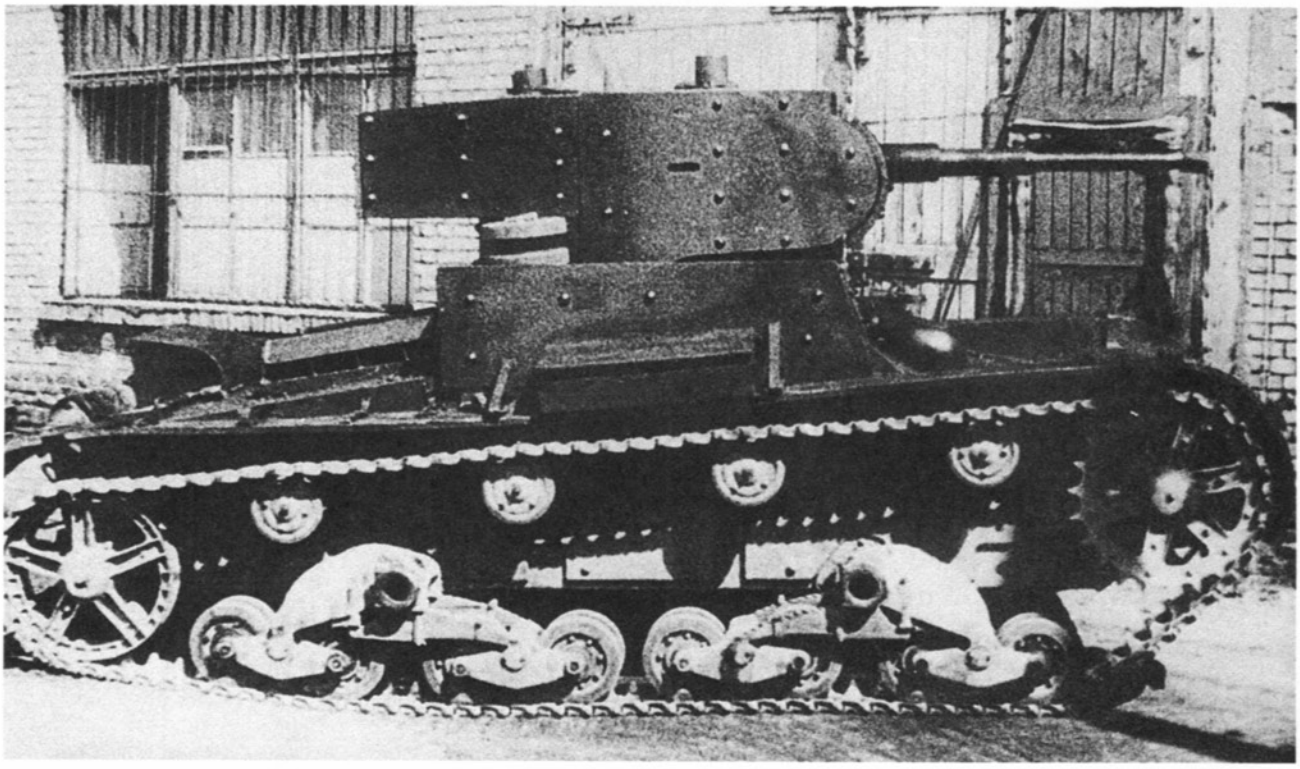
ЭКРАНИРОВКА Т-26

Экранированный танк Т-26 (с цилиндрической башней и прямой подбашенной коробкой) после испытания пробегом, вид спереди. Весна 1940 года. Танк заэкранирован по схеме, разработанной заводом № 174 во время советско-финляндской войны для Т-26-1 и ХТ-133 (АСКМ).

То, что броня танка Т-26 уже не защищает его от огня появившихся малокалиберных противотанковых орудий, показала еще гражданская война в Испании. Поэтому в 1937 – 1938 годах остро встал вопрос об усилении бронирования танка. В это время был разработан ряд проектов по повышению защиты Т-26, но реально ни один из них осуществлен не был. Конструкторы завода № 174 ограничились лишь введением башни конической формы и наклонного расположения листов подбашенной коробки. Толщина брони при этом осталась прежней – конструкция ходовой части, и без того работавшей на пределе, не позволяла увеличить массу танка.

К проблеме повышения бронезащиты Т-26 вынудила вернуться начавшаяся 30 ноября 1939 года советско-финская война. Первые же бои показали, что противотанковые орудия финнов без труда поражают танки, с трудом продвигавшиеся по глубоким снегам Карельского перешейка. В 20-х числах декабря по инициативе С. Гинзбурга, главного конструктора завода № 174 им. Ворошилова, начались работы по экранировке танков Т-26 дополнительными бронелистами толщиной до 30—40 мм. В течение короткого времени в КБ спроектировали варианты экранировки для всех типов танков Т-26 (с цилиндрической и конической башнями и различными вариантами подбашенной коробки). 30 декабря 1939 года на полигоне завода № 174 был испытан обстрелом первый заэкранированный Т-26, показавший хорошие результаты – машина выдерживала огонь из 45-мм противотанковой пушки на дистанции 400 – 500 м. 31 де-

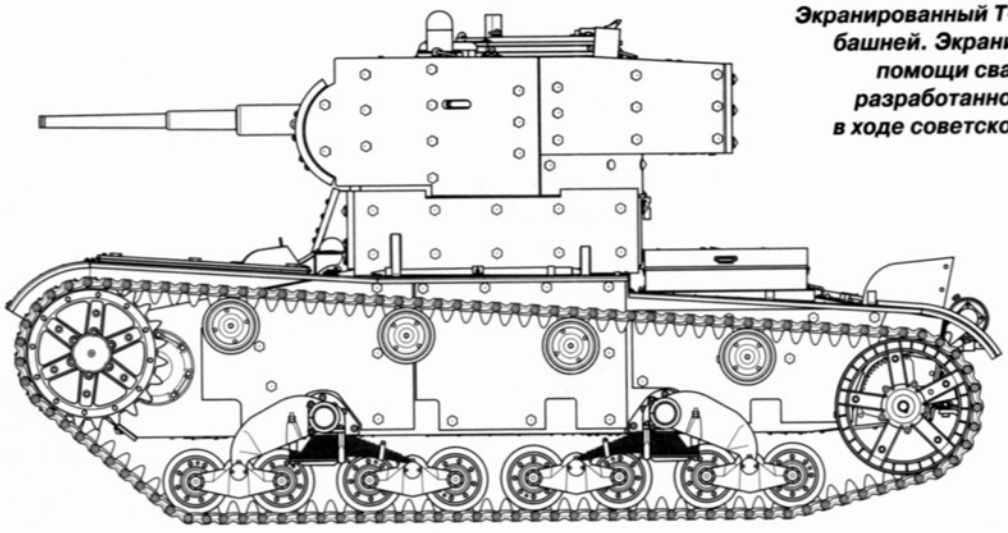


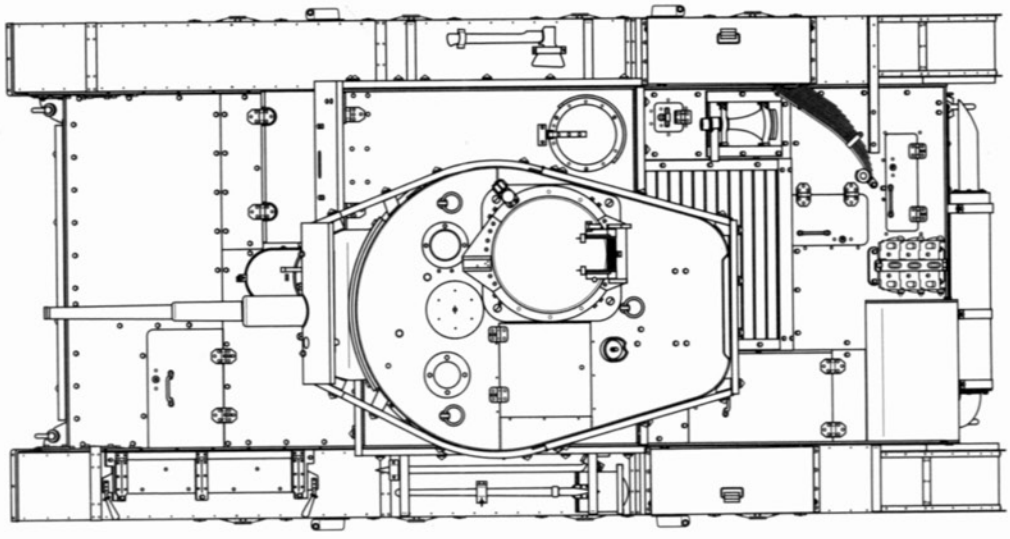


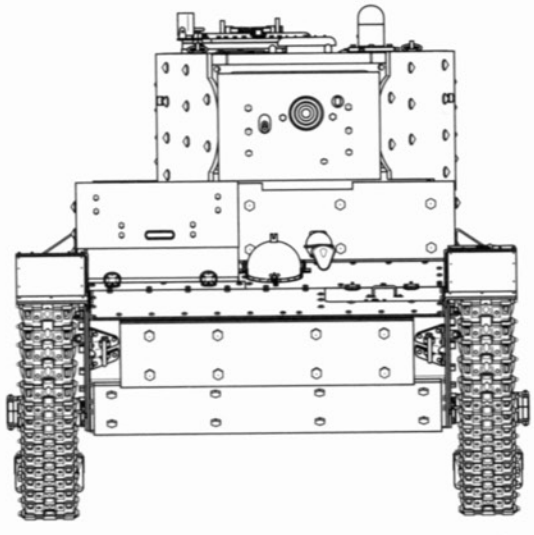
Экранированный танк Т-26 после испытания пробегом, вид справа. Весна 1940 года. Танк заэкранирован по схеме, разработанной заводом № 174 во время советско-финляндской войны для Т-26-1 и ХТ-133 (АСКМ).

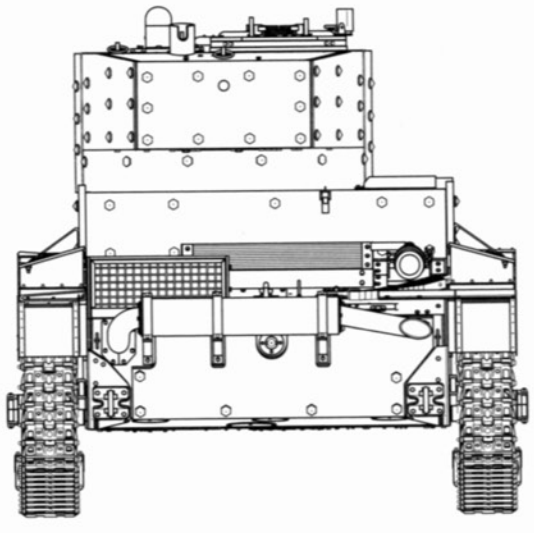
Экранированный Т-26-1 выпуска начала 1940 года. Экранировка этой машины выполнена в ходе советско-финляндской войны на заводе № 174 имени Ворошилова. Танк был захвачен финнами летом 1941 года во время боев в Карелии (фото из коллекции E. Muikku).

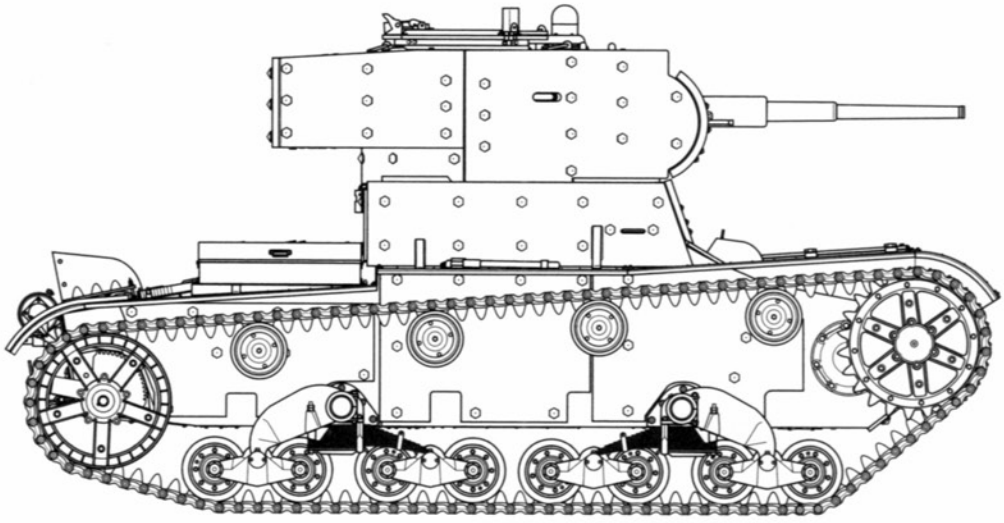
Экранированный Т-26 с цилиндрической башней. Экранировка выполнена при помощи сварки и гужонов по типу разработанной для Т-26-1 и ХТ-133 в ходе советско-финляндской войны.





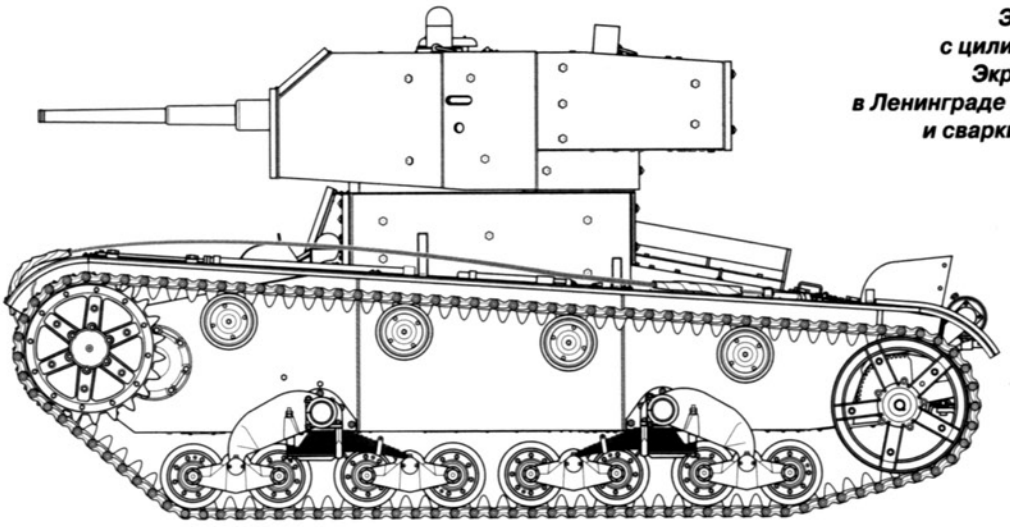


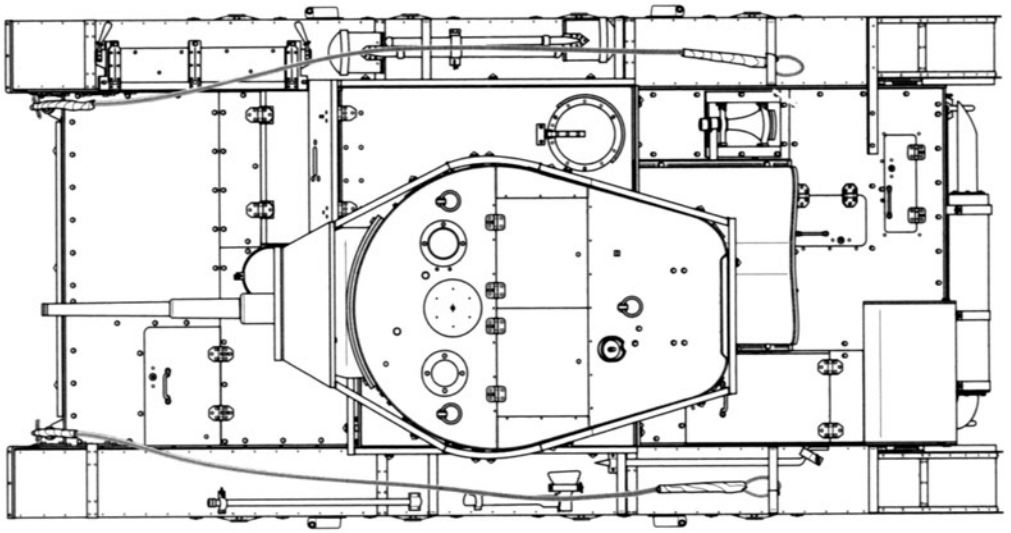


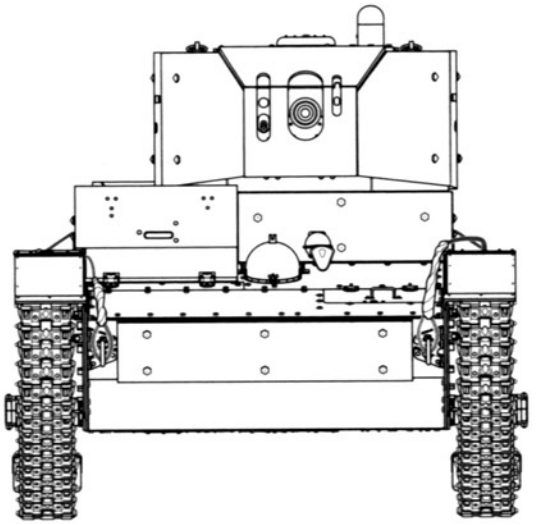


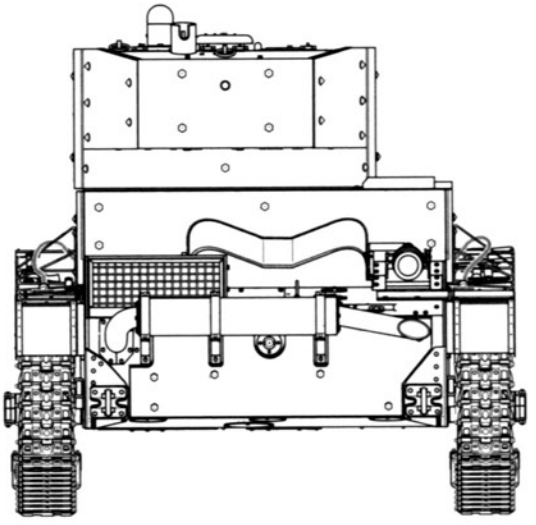
Танк Т-26, экранированный в Севастополе. Лето 1942 года. Хорошо видна установка дополнительных бронелистов на башне, передней части и бортах корпуса (БА).

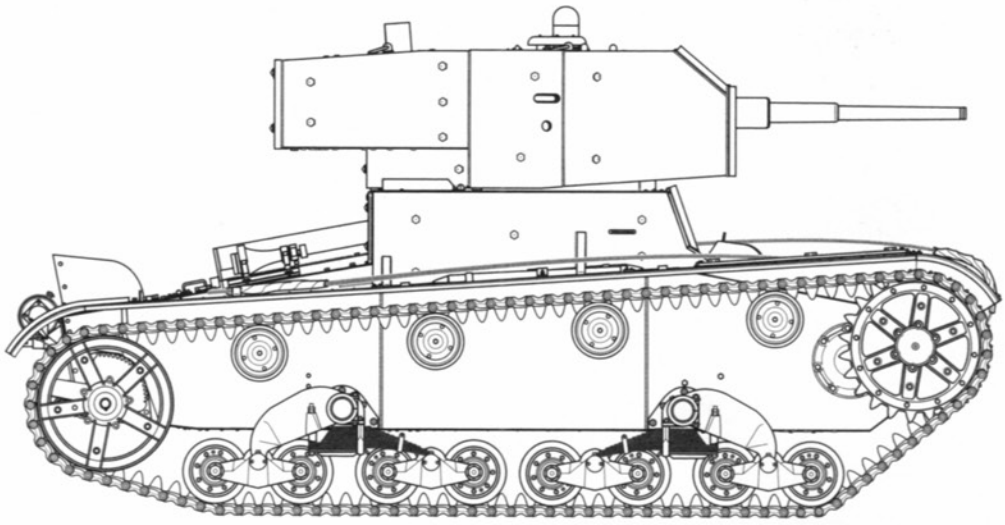
Экранированный Т-26 с цилиндрической башней. Экранировка выполнена в Ленинграде при помощи гужонов и сварки в 1941–1942 годах.







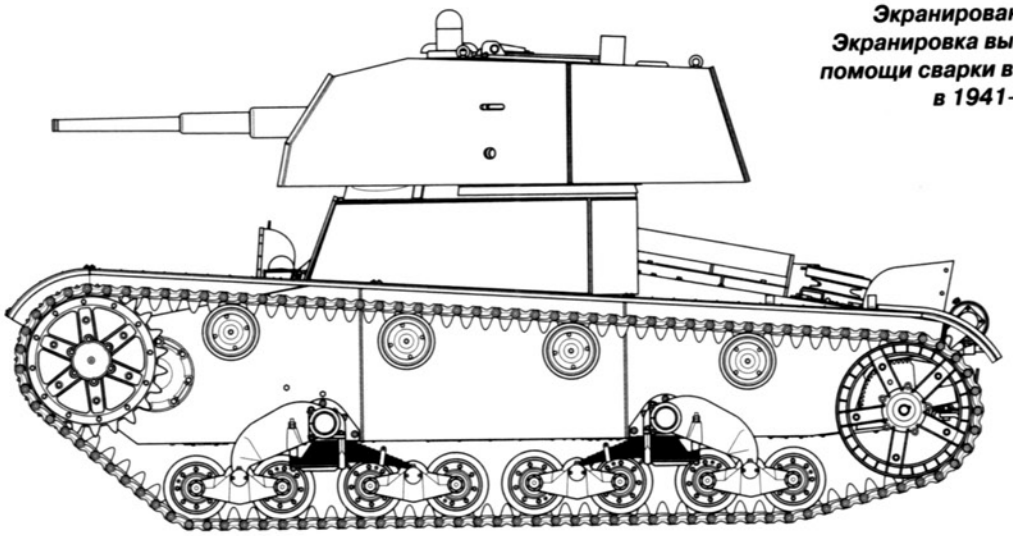


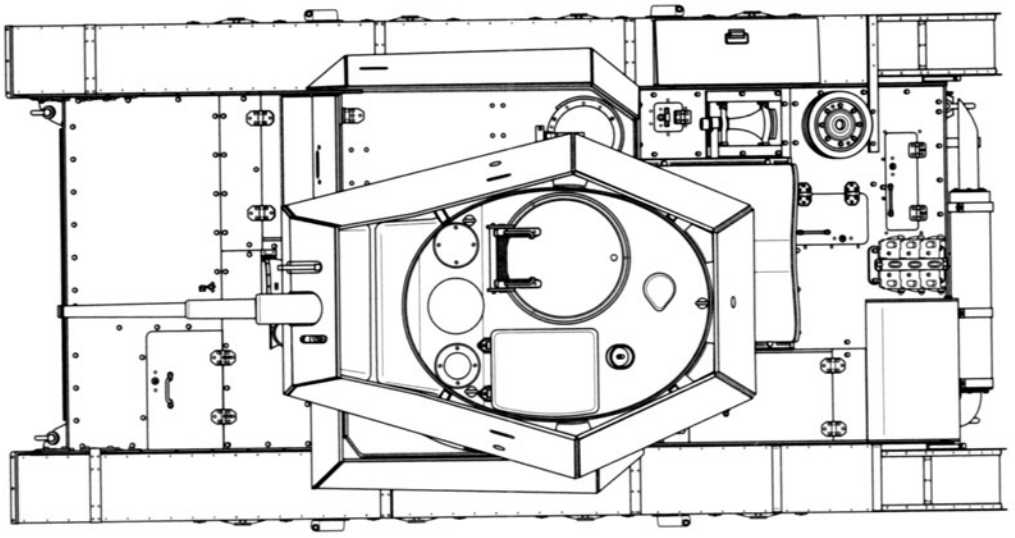


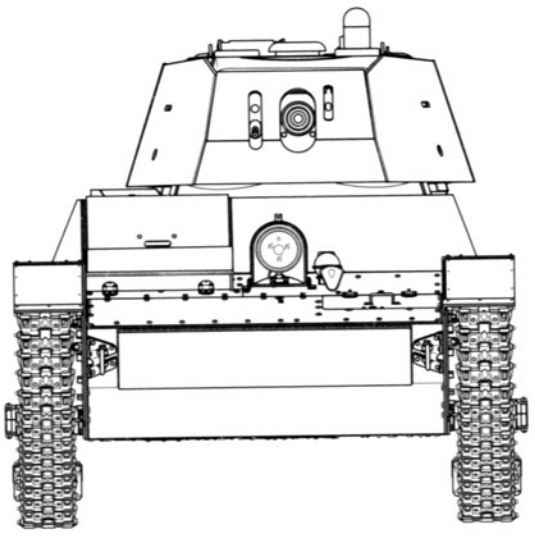
кабря в ленинградском городском комитете ВКП(б) под председательством А. Жданова прошло специальное совещание Военного совета Ленинградского военного округа, на котором рассматривались различные предложения по снабжению частей Действующей Армии всем необходимым для ведения боевых действий. Среди прочих изучался вопрос и об экранировании танков. Присутствующий на заседании С. Гинзбург доложил о результатах испытания заэкранированного Т-26. В ходе обсуждения было принято решение в срочном порядке приступить к изготовлению таких танков, причем в первую очередь речь шла о Т-26 и Т-28. Завод № 174 получил задание за-

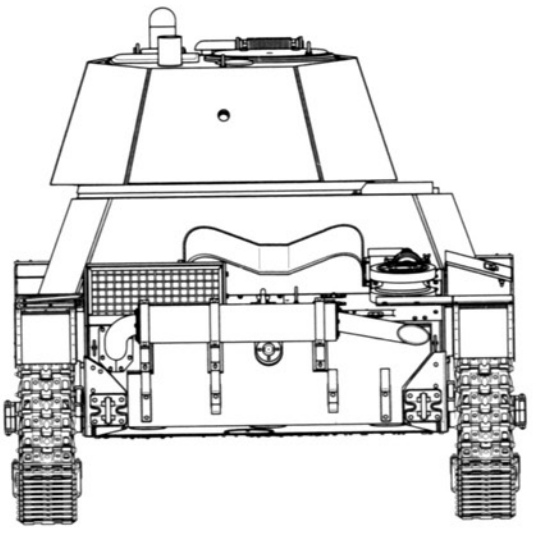
Экранированный танк Т-26 на позиции. Ленинградский фронт, февраль 1944 года. Танк экранирован бронелистами, установленными «по-месту» при помощи электросварки и гужонов (АСКМ).

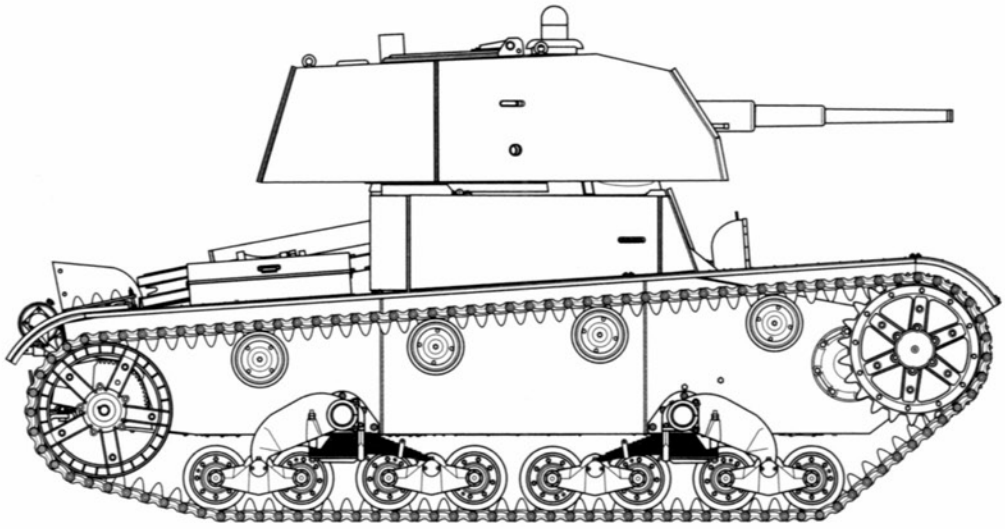
Экранированный Т-26-1. Экранировка выполнена при помощи сварки в Ленинграде в 1941–1942 годах.









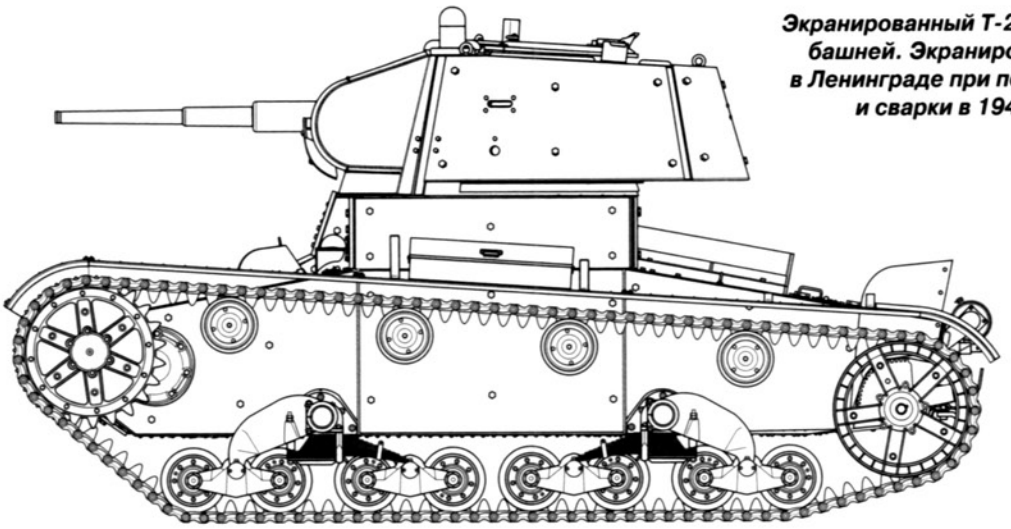


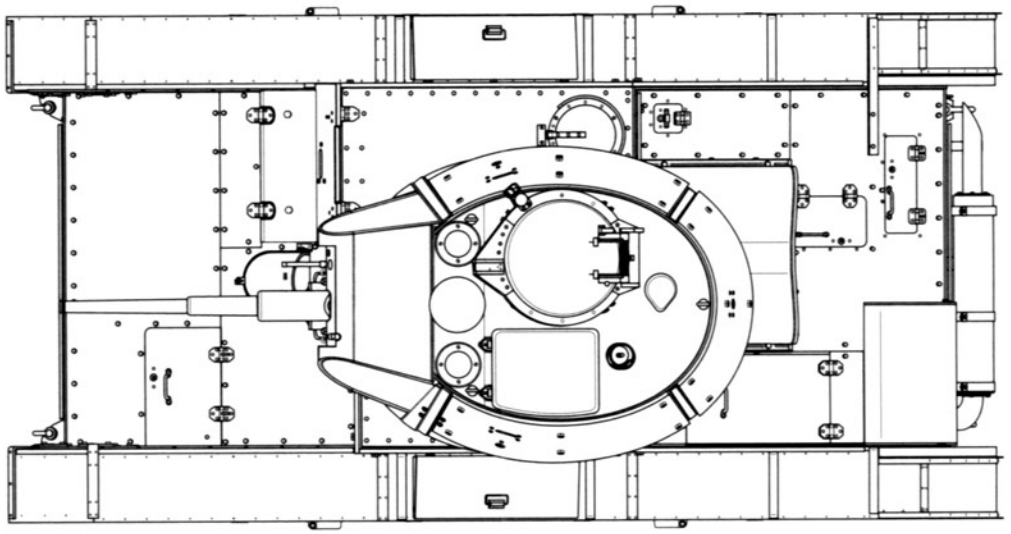
экранировать 27 Т-26 образца 1939 года и 27 ХТ-133. Выполнение этого заказа затянулось, и только в середине февраля 1940 года эти танки поступили в войска. Первые же бои экранированных Т-26 показали, что противотанковые орудия финнов не могут пробить их брони. Поэтому последовал дополнительный заказ на экранировку еще 20 линейных Т-26. Однако до конца войны эти танки на фронт не попали и сдавались в войска уже после окончания боевых действий. Кроме того, в начале марта 1940 года в мастерских г. Суоярви (полоса 8-й армии) бригадой рабочих завода № 174 им. Ворошилова было заэкранировано15 Т-26 образца 1939 года. Комплекты дополнительной брони поступили в войска с Ижорского завода. Таким образом, в ходе советско-финляндской войны в боях на фронте использовалось 69 экранированных Т-26 и ХТ-133 и еще 20 находилось в производстве.

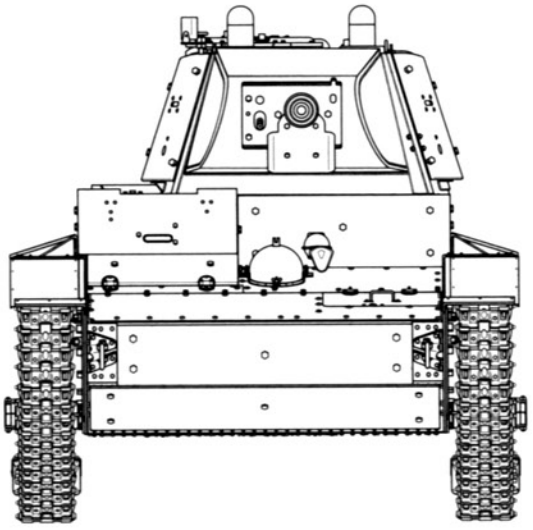
Экранировка всех этих машин велась по единой схеме с креплением дополнительных листов брони на гужонах и электросварке.

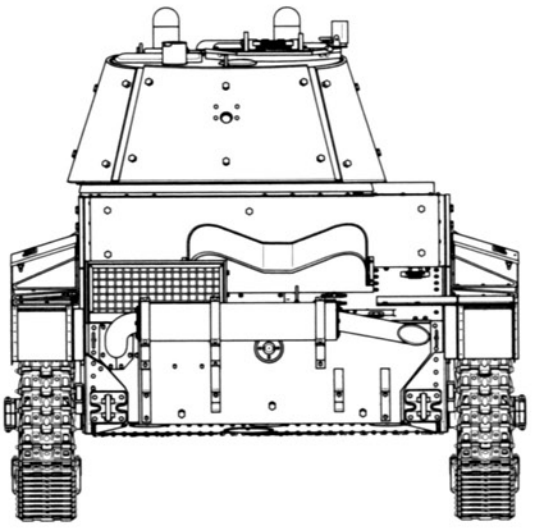
Немецкие солдаты у захваченного экранированного танка Т-26. Район Ленинграда, весна 1942 года. Дополнительные броневые листы установлены при помощи сварки (фото из коллекции М. Свирина).

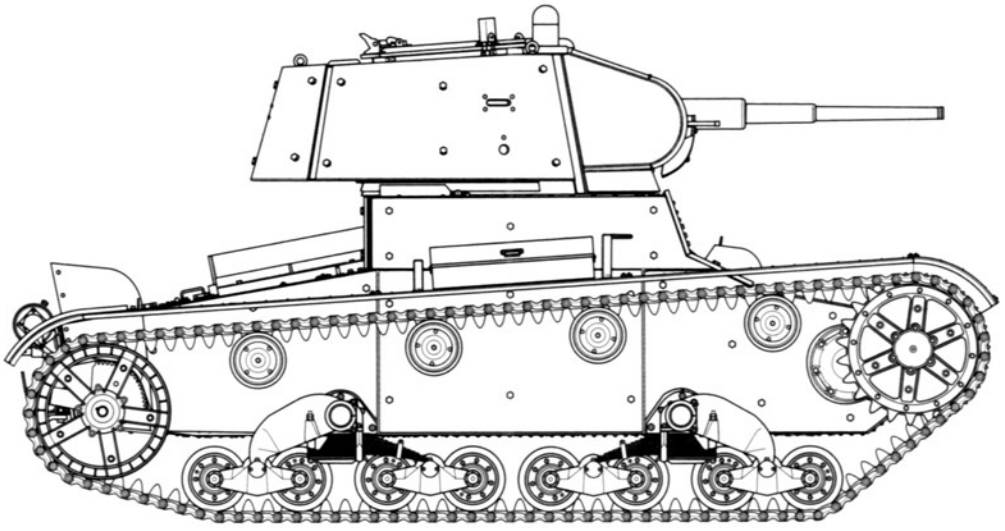
Экранированный Т-26 с конической башней. Экранировка выполнена в Ленинграде при помощи гужонов и сварки в 1941—1942 годах.











Следует отметить, что экранировка переднего листа маски орудия или огнемета делалась подвижной, что повышало трудоемкость изготовления. В дополнительных бронелистах, устанавливаемых на бортах танка, делались специальные вырезы, обеспечивающие работу тележек подвески. Масса экранированного Т-26 образца 1939 года достигала 12 т, что приводило к сильной перегрузке подвески и двигателя танка. Поэтому рекомендовалось эксплуатировать экранированные Т-26 на пониженных передачах.

В апреле 1940 года, после окончания советско-финляндской войны, КБ завода № 174 разработало специальную памятку для экранирования танков Т-26 в войсках. В ней приводились схемы экранирования различных типов корпусов и башен, расчет времени и количества человек, необходимых для экранировки одного танка, а также другие сведения, необходимые для организации работ в мастерских. Однако вплоть до июня 1941 года никаких работ по экранировке Т-26 не велось.

В ходе Великой Отечественной войны также было заэкранировано некоторое количество Т-26, но работы эти велись на местах из подручных материалов и не носили какого-то планового характера. Поэтому никаких данных о количестве заэкранированных машин не существует, а в документах по учету матчасти того времени экранированные танки не отделялись от обычных. Тем не менее, некоторые данные по экранировке Т-26 в годы Великой Отечественной войны привести можно.

Пионерами в этой области были, видимо, предприятия Ленинграда и Одессы. В последней работы эти не имели большого размаха ввиду небольшого количества имевшихся в распоряжении защитников города танков Т-26. Каких-либо документов по этому вопросу пока не найдено, кроме упоминания в сводках Отдельной Приморской армии, датированных августом 1941 года, о работах по экранировке танков Т-26 и БТ. Судя по имеющейся у автора информации, экранировке стальными плитами толщиной 15 – 20 мм, крепившимися к основной броне при помощи электросварки, подвергалась только лобовая часть башни и, возможно, корпуса. Причем, скорее всего для этой цели использовалась не броневая, а обычная сталь. Но на сегодняшний день обнаружить фото Т-26 одесской экранировки пока не удалось. Кроме Одессы, экранировали Т-26 и в осажденном Севастополе. Документов по эту вопросу пока не найдено, зато имеются две фотографии, сделанные частями вермахта летом 1942 года во время последнего штурма Севастополя. Судя по ним, экранирование велось стальными листами толщиной 15 – 20 мм. Они приваривались к металлическим бонкам, закрепленным на основной броне танка.

Но, пожалуй, наиболее активно велась экранировка Т-26 на предприятиях Ленинграда. Это и понятно – здесь находился завод-производитель этих машин, а многие заводы имели опыт ремонта Т-26, полученный в ходе советско-финляндской войны. Однако точных данных, характеризующих масштабы

экранировки в Ленинграде, обнаружить в архивах не удалось. Например, в отчете о работе завода № 174 за июнь – октябрь 1941 года (до момента эвакуации) никакой информации об экранировке Т-26 нет. Нет ее и в материалах представителя военной приемки на этом предприятии. Но на основе имеющихся у автора данных можно предположить, что их было сделано несколько десятков, но вряд ли более 100 машин.

Насколько можно судить по имеющимся фото Т-26, экранированные в Ленинграде, встречаются двух типов, которые различаются между собой способом крепления дополнительной брони. Часть машин имеет экранировку при помощи сварки и гужонов, по типу схожую с разработанной на заводе № 174 в ходе советско-финляндской войны. Второй тип – это экранировка при помощи электросварки без использования гужонов. Все экранированные Т-26 различаются толщиной дополнительной брони – от 15 до 40 мм, а также способом ее расположения. Как правило, раскрой бронелистов был довольно грубым, так как велся «по месту» в достаточно сжатые сроки. Следует отметить, что в отличие от варианта экранировки, используемого в ходе советско-финляндской войны, в 1941 году от установки подвижной бронировки маски пушки отказались из-за экономии времени. Как правило Т-26, экранированные в Ленинграде, имели неподвижную бронировку орудийной маски, в которой прорезались отверстия для пушки, пулемета и прицела. Экранированные Т-26 использовались на Ленинградском фронте вплоть до лета 1944 года. Естественно, их масса по сравнению с базовой машиной значительно возросла, как и нагрузка на ходовую часть, коробку передач и двигатель. Однако в условиях позиционной войны, которая велась под Ленинградом в 1942 – 1943 годах, больших маршей танкам совершать не приходилось, а экранировка позволяла значительно повысить бронезащиту и живучесть Т-26.

Кроме Ленинграда и Одессы, экранировкой Т-26 занимались и на предприятиях Москвы осенью 1941 года. Сколько было изготовлено таких машин – неизвестно, но едва ли больше 20 – 30 штук. Достоверно можно сказать, что в 5-ю танковую бригаду прибыло «с заводов Москвы 8 экранированных Т-26».

Экранировка танка Т-26 на одном из предприятий Ленинграда. Осень 1941 года. Обратите внимание, что крепления для установки глушителя и буксирного троса приварены к дополнительной броне (РГАКФД).

Установка дополнительной брони на коническую башню танка Т-26 на одном из заводов Ленинграда. Сентябрь 1941 года. Бронелисты крепятся при помощи сварки и гужонов (АСКМ).

Т-26 СТРАНЫ СУОМИ

Рассказ об использовании трофейных Т-26 в финской армии интересен прежде всего тем, что эти машины имели множество переделок и модернизаций, нигде более не встречавшихся. Кроме того, заслуживает внимания тот факт, что Т-26 состояли на вооружении финской армии рекордно долго – аж до 1961 года! Поэтому автор счел необходимым выделить финские Т-26 в отдельную главу.

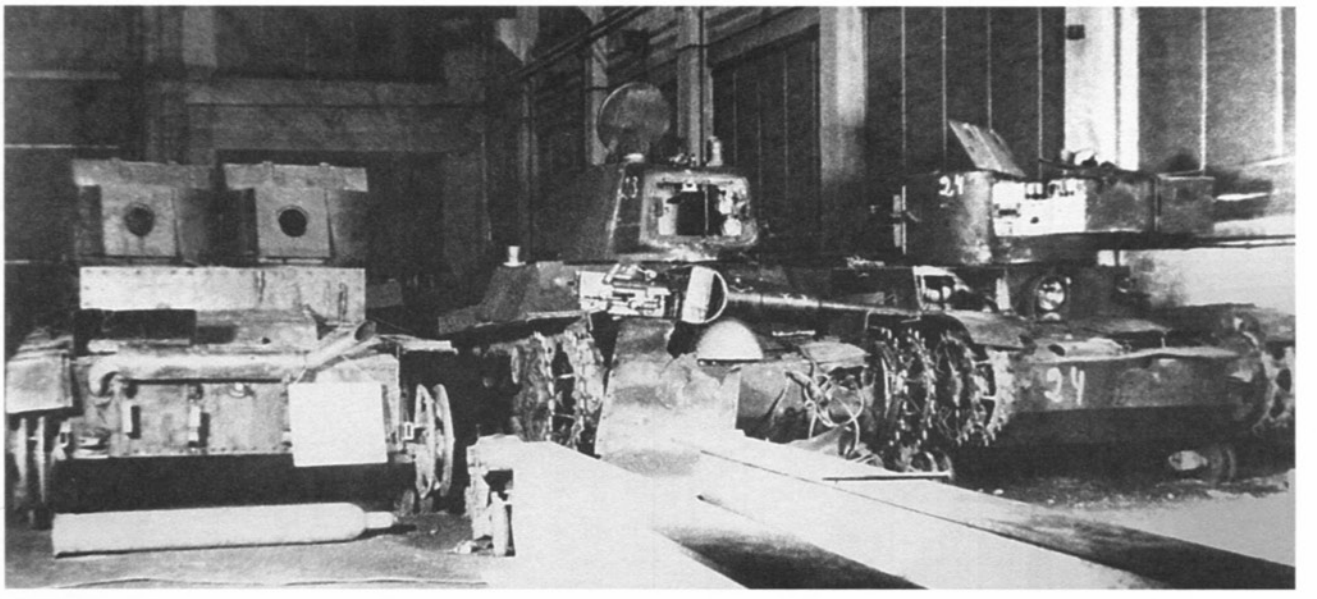
Первые Т-26 попали в руки финнов в ходе советско-финляндской войны 1939–1940 годов. Всего им удалось захватить и эвакуировать в тыл около 70 Т-26 различных модификаций, а также химические (огнеметные) ХТ-26 и ХТ-130. К июню 1941 года на заводе в Варкаусе, ставшим основной ремонтной бронетанковой базой финской армии, удалось отремонтировать и ввести в строй 10 двухбашенных Т-26, 20 Т-26 с цилиндрической башней, 2 Т-26 с конической башней, 2 ХТ-26 и 4 ХТ-130. Кроме того, имевшиеся на вооружении финнов английские танки «Виккерс 6-тонный» были перевооружены трофейными советскими 45-мм танковыми пушками и получили обозначение Т-26Е.

В ходе боевых действий лета – осени 1941 года финская армия захватила еще более 100 Т-26 различных модификаций (включая несколько экранированных), часть из которых была восстановлена и введена в строй. По состоянию на 1 июля 1942 года на вооружении у финнов имелось 102 танка Т-26 различных типов. Часть из этих машин – двухбашенные и огнеметные – использовались главным образом как учебные.

В 1942 – 1943 годах на заводе в Варкаусе была проведена модернизация этих танков с целью повышения их боевых характеристик. В частности, на шести двухбашенных Т-26 установили пушечные цилиндрические башни с Т-26 и БТ, не подлежащих ремонту. Два двухбашенника получили конические башни от разбитых Т-26.

Серьезным переделкам подвергались и химические Т-26, так как их боевая ценность оказалась весьма невысокой. На ХТ-130 и ХТ-133 демонтировали баки и специальную аппаратуру и устанавливали цилиндрические и конические башни линейных Т-26, превращая таким образом огнеметные танки в пушечные. На некоторых из них в лобовом листе подбашенной коробки слева монтировалась шаровая установка с пулеметом ДТ.

ХТ-26 также модернизировались. На часть из них ставили башни линейных Т-26 и БТ слева, а на некоторых справа. Причем танки, у которых башня была справа также оборудовались установкой пулемета ДТ в лобовом листе подбашенной коробки (переделанные корпуса ХТ-26 легко узнать по заклепкам для крепления баков и петель люка для заправки огнесмеси на левом борту, а также по заваренному отверстию для слива остатков смеси на правом борту за передней тележкой). Два переделанных таким образом танка сохранились до наших дней в экспозиции финского бронетанкового музея в Пароле. Один из них представ-

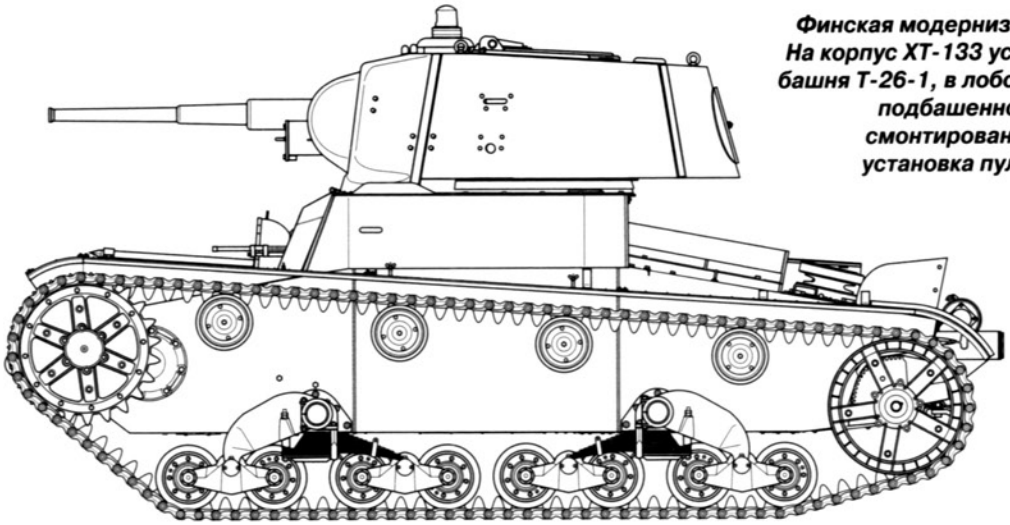


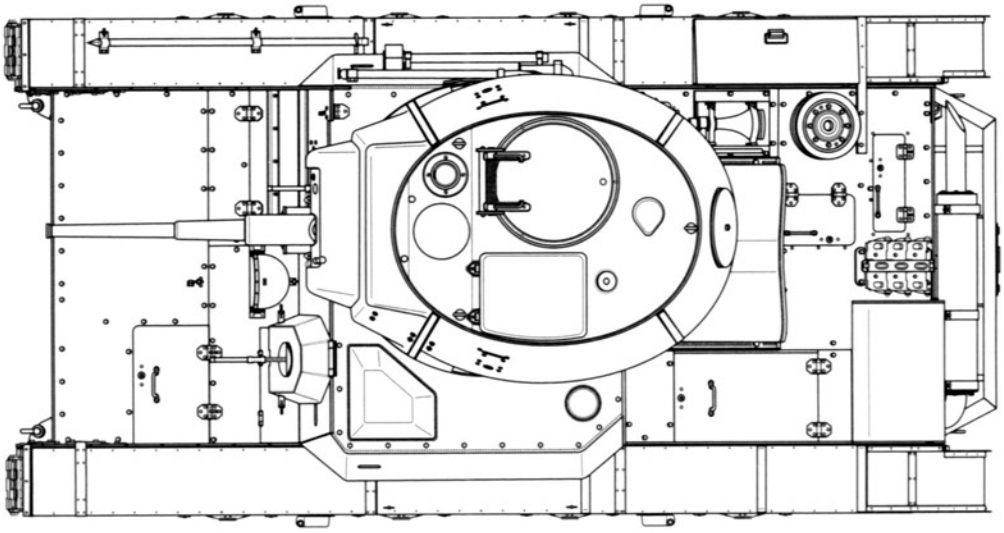
Трофейные Т-26 различных годов выпуска на ремонте в Варкаусе. Весна 1940 года (фото из коллекции Я. Магнуского).

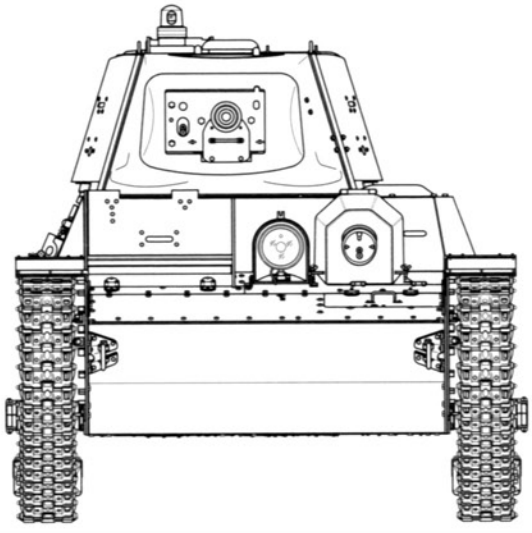
Финская «модернизация» Т-26: башня линейного танка, установленная на корпусе ХТ-26 справа (видны заклепки крепления петель люка для заправки огнесмеси). В лобовом листе подбашенной коробки – бронировка шаровой установки пулемета ДТ. Карелия, лето 1943 года (фото из коллекции E. Muikku).

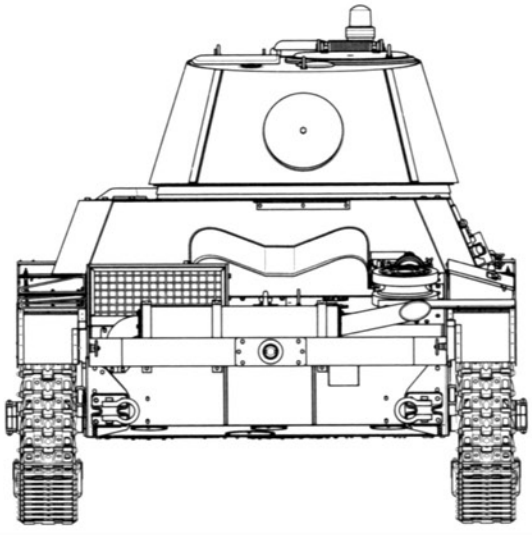
Танк ХТ-133 с дополнительным бронированием установленным в ходе советско-финляндской войны. Данная машина была захвачена финнами в 1941 году и включена в состав финской армии. Танк прошел модернизацию на заводе в Варкаусе, где его перевооружиили 45-мм пушкой. Люк механика-водителя был переделан и стал откидываться влево. Фото сделано летом 1944 года, после захвата этого Т-26 частями Красной Армии (фото из коллекции Г. Петрова).

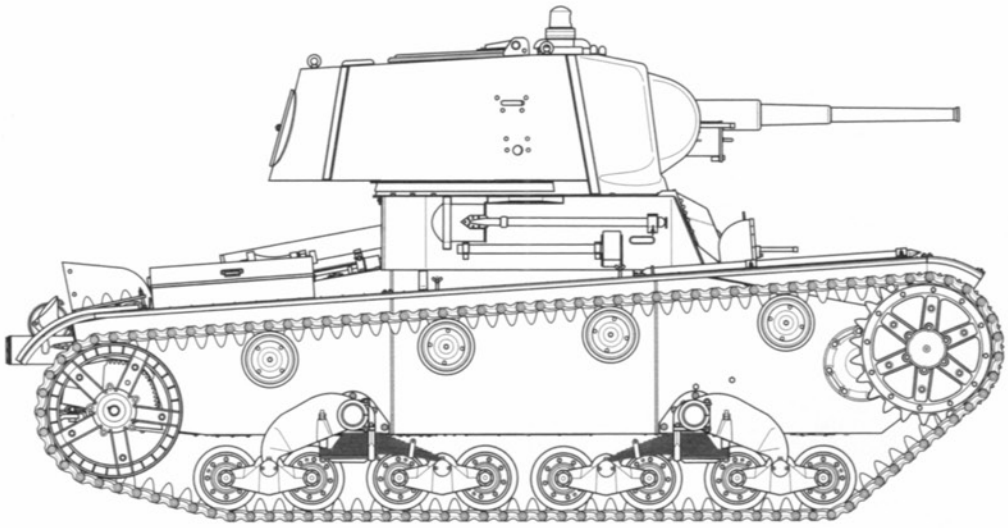
Финская модернизация Т-26. На корпус ХТ-133 установлена башня Т-26-1, в лобовом листе подбашенной коробки смонтирована шаровая установка пулемета ДТ.











ляет собой корпус ХТ-26 с установленной на него башней танка БТ-5 (с малой кормовой нишей). До сих пор все отечественные и зарубежные авторы считали, что это один из ранних вариантов Т-26, хотя на корпусе танка хорошо видны все конструктивные особенности, характерные для ХТ-26. Другой танк – это ХТ-26 с установленной на него цилиндрической башней от БТ-7 (цилиндрическая башня БТ-7 отличается от Т-26 конструкцией револьверного отверстия – на БТ это пробка, а у Т-26 отверстие закрывается заслонкой изнутри).

Следует отметить, что финские Т-26 имели укладку ЗИП, отличающуюся от типовой, принятой в Красной Армии, а на кормовом листе многих танков устанавливалась специальная балка для буксировки орудий и поврежденных машин.

Финская переделка Т-26 – коническая башня линейного танка на корпусе ХТ-130 с шаровой установкой для пулемета ДТ в лобовом листе подбашенной коробки. Осень 1942 года (фото из коллекции E. Muikku).

Химический танк ХТ-26 выпуска 1935 года, общий вид. Судя по опорным каткам, машина прошла модернизацию в 1938–1940 годах (АСКМ).

ХИМИЧЕСКИЕ ТАНКИ

11 марта 1932 года Реввоенсовет СССР принял постановление «О придании мехбригаде химических и других средств для борьбы с закрепившейся пехотой противника». В соответствии с этим, Военно-химическому управлению (ВОХИМУ) РККА предписывалось «разработать опытный образец химического танка Т-26, оборудовав его прибором дымопуска, огнеметом и приспособив для заражения местности отравляющими веществами». Работы по разработке химического вооружения для танков поручили конструкторскому бюро завода «Компрессор».

Первый образец БХМ-3 (боевая химическая машина) на базе танка Т-26 проходил испытания на Научно-испытательном химическом полигоне РККА с 1 июня по 15 июля 1932 года. Он представлял собой обычный Т-26 образца 1931 года со снятой левой башней. Вместо нее в корпусе разместили бак емкостью 400 л, три баллона со сжатым воздухом, а также различные шланги и вентили. В правой башне в раздельных установках смонтировали брандспойт огнемета (пневматического действия) и пулемет ДТ. Заправка бака производилась в зависимости от использования машины – огнеметания, установки дымовых завес, заражения местности отравляющими веществами или дегазации. Дальность огнеметания смесью мазут – керосин составляла 30 – 40 метров, а для дымопуска, выброса отравляющих веществ или дегазационной смеси на корме машины был смонтирован специальный распылитель. Для слива остатков смесей из 400-литрового бака имелся специальный патрубок, расположенный у самого днища на правом борту между тележками подвески. Патрубок был изготовлен таким образом, чтобы слив веществ из бака велся не на гусеницу, а под днище танка.

Результаты испытаний БХМ-3 были хорошие и в следующем году под индексом ХТ-26 (химический танк) машину приняли на вооружение (в документах того времени встречаются оба обозначения – БХМ-3 и ХТ-26). Всего в 1932 – 1935 годах промышленность изготовила 552 ХТ-26.

В 1934 году на производство был поставлен более совершенный образец химического танка ХТ-130. Он был спроектирован на базе Т-26 образца 1933 года. Башню танка сдвинули вправо, а с левой стороны, как и у ХТ-26, установили специальное оборудование. Конструкцию огнемета усовершенствовали –

дальность выброса струи теперь достигала 50 метров. Патрубок для слива веществ из бака был заменен вентилем, установленным в днище танка с правой стороны. В 1936 – 1939 годах промышленность изготовила 401 ХТ-130.

Химические танки поступали на вооружение рот боевого обеспечения механизированных (а затем танковых) бригад, а с 1935 года – и на вооружение отдельных химических танковых батальонов. Эти батальоны, в свою очередь, шли на укомплектование химических танковых бригад. Всего к 1939 году в Красной Армии имелось три таких бригады (на Дальнем Востоке, в Поволжье и Московском военном округе).

Боевое крещение химических танков состоялось в ходе боев с японцами у озера Хасан в августе 1938 года. Здесь в ходе пограничного японо-советского конфликта в составе 2-й механизированной бригады Красной Армии действовало 2 ХТ-26. Эти танки принимали участие в боях по штурму высоты Заозерная, однако действовали без особого успеха – местность была не очень удачной для использования танков, а крутые склоны Заозерной затрудняли подход ХТ-26 к японским позициям на дистанцию выстрела. В ходе этих боев был потерян 1 ХТ-26.

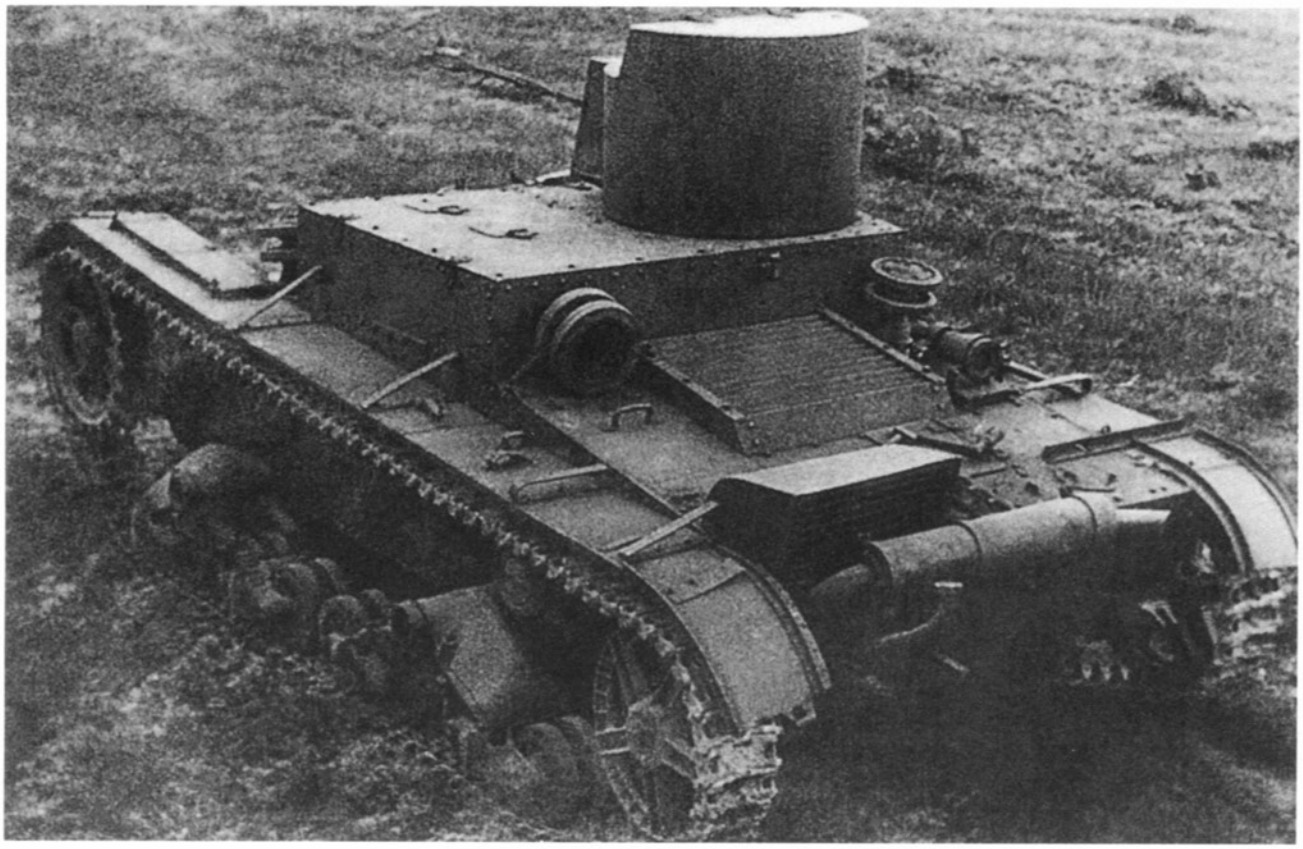
Через год химические танки снова вступили в бой против японцев, поддерживая части советско-монгольских войск в боях у реки Халхин-Гол. На этот раз их действия были более активными.

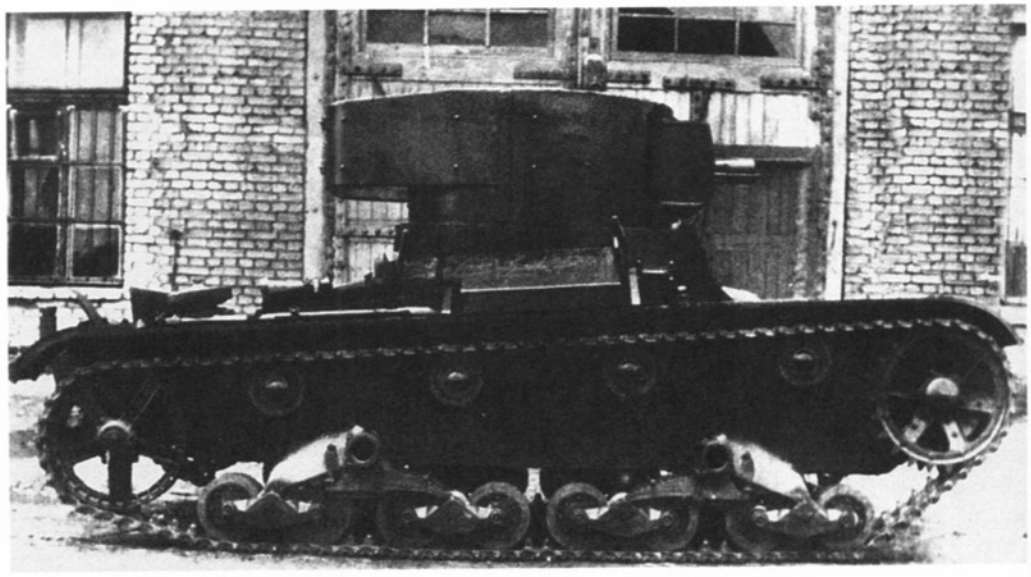
К началу конфликта (май 1939 года) в составе 11-й танковой бригады 57-го Особого корпуса Красной Армии, расквартированного в Монгольской Народной Республике, имелось две роты ХТ-26 – 10 танков. Предполагалось использовать эти танки только на огнеметание, поэтому на складах имелось 7 заправок огнесмеси на каждый ХТ-26.

Первый бой на Халхин-Голе ХТ-26 провели 27 – 28 мая в ходе разгрома японо-манчжурского отряда под командованием полковника Ямагато. В ходе боя 28 мая благодаря действию ХТ-26 был полностью разгромлен зашедший в тыл наших частей японский разведывательный отряд подполковника Азума численностью 220 человек.

5 июля 1939 года в ходе боев в районе горы Баин-Цаган, 2-й батальон 11-й танковой бригады получил приказ – не допустить прорыва противника к переправе через Халхин-Гол. В ходе атаки 15 БТ-5 и 5 ХТ-26 продвижение японцев было остановлено, но при этом сгорело 7 БТ-5 и 5 ХТ-26. О гибели одного из ХТ-26

Химический танк ХТ-26, вид сзади. Слева от башни хорошо виден люк для доступа к баллонам огнесмеси и два небольших лючка над заливными горловинами (АСКМ).





Химический танк ХТ-130 выпуска 1938 года во дворе завода № 174 (АСКМ).

сохранилось свидетельство одного из японских солдат 71-го пехотного полка: «Один танк подошел к японским окопам и почему-то застрял. Сначала он стрелял из огнемета, потом из пулемета и пистолета. Сержант Ассакура хотел уничтожить его. Он подошел сзади, положил на танк 2-х килограммовый заряд взрывчатки и побежал от взрыва. Все вокруг аплодировали, так как это было похоже на сцену из некоторых средневековых японских сражений. Однако пулеметной очередью с танка Ассакура был убит. Солдаты были в ярости, они окружили этот танк, предлагая экипажу сдаться. Ответа не последовало, тогда под днище танка заложили взрывчатку и подорвали ее. В результате был поврежден передний люк, чрез который сержант Хигаки вытащил за ворот молодого русского танкиста (второй погиб), которого тут же закололи штыками».

20 июля 1939 года в район реки Халхин-Гол прибыла 2-я рота 2-й химической танковой бригады, имея 18 ХТ-130 с десятью заправками огнесмеси. 1 августа 1939 года два взвода ХТ-130 принимали участие в бою. Танки поддерживали огнем атаку пехоты 601-го стрелкового полка, при этом 2 ХТ-130 было потеряно.

С прибытием в район боев 6-й танковой бригады, имевшей 9 ХТ-26, в войсках 1-й Армейской группы к началу наступления (20 августа 1939 года) имелось 16 ХТ-26 и 16 ХТ-130 (3 ХТ-26 и 2 ХТ-130 были потеряны в боях 1 – 2 августа).

В ходе августовской операции (20 – 29 августа) все химические танки принимали активное участие в бою, при этом наиболее интенсивная работа была 23 –26 августа. В эти дни ХТ-130 и ХТ-26 ходили в атаку по 6 –11 раз. За этот период 2-я химическая рота потеряла подбитыми 5 ХТ-130, но все они были восстановлены и принимали участие в боях до полной ликвидации окруженной группировки японцев.

За период конфликта у реки Халхин-Гол танковые химические подразделения израсходовали 32 тонны огнесмеси, безвозвратно потеряв 10 ХТ-26 и 2 ХТ-130.

В «Отчете о действии химических войск в ходе боев у реки Халхин-Гол» давалась следующая оценка химических танков:

«Химические танки в период конфликта в районе р. Халхин-Гол получили широкое применение и в полной мере оправдали себя, завоевав себе прочный авторитет среди стрелковых частей. Японская пехота, в полном смысле этого слова, боялась химических танков, об этом свидетельствуют показания пленных солдат, унтер-офицеров и поведение солдат в период атак химтанков.

ХТ-130 и ХТ-26 показали себя как незаменимое оружие для выжигания и выкуривания японцев из щелей, окопов и т.д.

Отрицательной стороной химтанков является незначительная дальность струи выстрела (35 – 40 м) не обеспечивающая танк от броска ручной гранаты, а ХТ-26, кроме указанного недостатка, имеет еще и устаревшую, не совершенную аппаратуру, что еще больше снижает эффективность танка в бою».

В 1939 год в КБ завода № 174 были разработаны и изготовлены два опытных химических танка – ХТ-131 и ХТ-132. ХТ-131 представлял собой машину с огнеметом, установленным в башне справа от пушки. Таким образом, конструкторы попытались совместить артиллерийское и огнеметное вооружение. Однако размещение в танке пушки, ог-

немета, баллонов для смеси и сжатого воздуха, запаса снарядов и патронов оказалось неудачным. И без того тесная машина стала еще теснее, а работа экипажа в ней практически невозможна.

Используя опыт работ по ХТ-131, на заводе № 174 изготовили танк ХТ-132, в котором от пушечного вооружения отказались. Осенью 1939 года, после успешных испытаний, модернизированный вариант этой машины приняли на вооружение под индексом ХТ-133. ХТ-133 изготавливался на базе танка Т-26 выпуска 1939 года – с наклонными листами подбашенной коробки и конической башней. Как и на ХТ-130, башня была сдвинута к правому борту, а слева установили баки и другое оборудование. В отличие от линейного Т-26, на башне ХТ-133 был смонтирован только один прибор ПТК, установленный по центру.

Серийное производство ХТ-133 началось в конце сентября 1939 года и шло с большими трудностями. Дело в том, что, несмотря на практически полную схожесть корпуса и башни Т-26-1 и ХТ-133, в конструкцию последнего было внесено большое количество изменений (179 в конструкцию корпуса и 91 в конструкцию башни), а технология изготовления не была отработана. Об этом докладывал в АБТУ Красной Армии представитель военной приемки в письме от 1 декабря 1939 года: «В октябре принято 180 корпусов, задел на 1 ноября – 78 корпусов. В ноябре Ижорским заводом сдано заводу № 174 73 корпуса (из них 20 Т-26 и 53 машины 133) и 106 башен (102 для Т-26 и 4 для 133). Срыв программы по выпуску корпусов 133 в основном объясняется болезненностью перехода на новую конструкцию, обладающую меньшей жесткостью корпуса, так как крыша корпуса у Т-26 приварная, а у 133 съемная, требующая более тщательной пригонки крыши и щитка водителя. Средняя часть днища новой конструкции также обладает меньшей жесткостью, чем у Т-26, что вызывает большие трудность в установке постаментов под химбаллоны.

Недоработка всей технологии со стороны Ижорского завода и завода № 174 заключается в том, что опытная партия машины 133 была изготовлена в очень малом количестве – изготовлено всего 4 комплекта в течение нескольких месяцев. Все это привело к тому, что к валовому производству приступили вслепую и только сейчас, когда нужно выполнять программу выявился целый ряд недоразумений».

Несмотря на принятые меры, в декабре так и не удалось наладить выпуск танков ХТ-133. В большом количестве они стали выходить из ворот завода только в январе 1940 года, причем большинство из них тут же поступало в части, ведущие боевые действия против финнов.

Следует сказать, что советско-финляндская война 1939 – 1940 годов стала «лебединой песней» в боевой карьере химических танков на базе Т-26. В ходе этих боев химические танки использовались наиболее массово, активно и достаточно эффективно за всю их историю.

В войне с Финляндией, помимо рот боевого обеспечения танковых бригад, участвовало и четыре отдельных химических танковых батальона – 201, 204, 210 и 218-й. Во время боевых действий химические танки оказались очень эффективными при борьбе с финскими укреплениями. Однако при этом они оказались более уязвимыми, чем обычные танки и поэтому несли большие потери. Например, в «Отчете о работе бригады Автобронетанкового управления на финском фронте» сказано следующее: «По сравнению с линейными Т-26 процент выхода из строя химических танков значительно выше. Со-

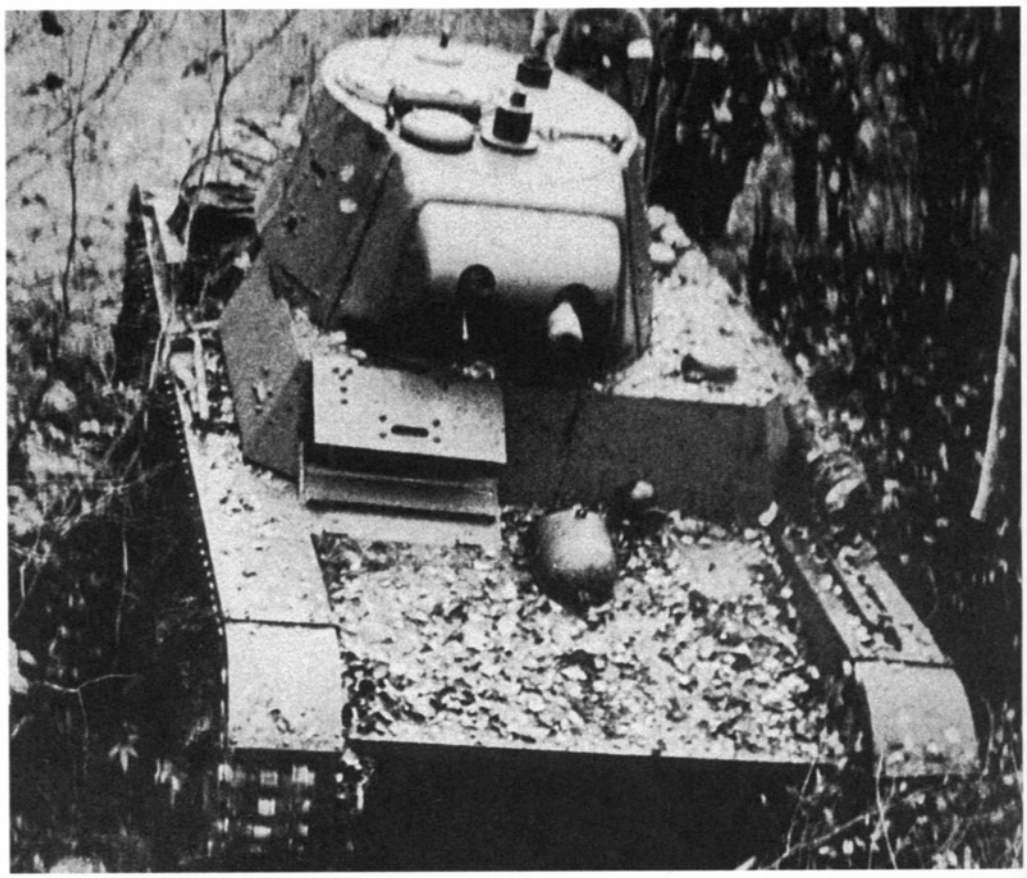
Химический танк ХТ-130 210-го отдельного огнеметного танкового батальона производит огнеметание. Карельский перешеек, февраль 1940 года (РГАКФД).

гласно отчетов, в части с линейными танками процент боевых потерь составляет 14,9 %, а в химическом танковом батальоне – 34,3 %. Объяснение этого в неизбежном возникновении пожара при попадании осколков в цистерны с огнесмесью. При наличии большого количества огнесмеси пожары химических танков продолжаются в течение 15-20 часов, а температура доходит до такой степени, что плавятся картеры двигателя и коробки передач, и даже стекла триплексов».

Количество химических танков на фронте неуклонно возрастало. Так, если к началу войны (30 ноября 1939 года) во всех пяти батальонах и ротах боевого обеспечения танковых бригад имелось 208 ХТ-26 и ХТ-130, то в ходе войны с завода им. Ворошилова поступило в войска 168 новых танков (165 ХТ-133, два ХТ-134 и один ХТ-130) а также прибыло из других военных округов 70 ХТ-26 и ХТ-130. На Карельском перешейке действовало 290 машин, а остальные были сосредоточены в полосе 8 и 15-й армий, наступавших севернее Ладожского озера. Из 446 химических танков, участвовавших в боях, было потеряно 124 машины, из них 24 безвозвратно. Для обслуживания химических танков 18 января 1940 года на Карельский перешеек прибыл 302-й ремонтно-восстановительный батальон. До конца войны он отремонтировал 59 и эвакуировал 69 машин.

Несмотря на достаточно высокую эффективность химических танков в ходе боев у них выявился главный недостаток, впрочем, присущий всем танкам Т-26 – слабость бронирования. Но если линейные Т-26 могли вести огонь по противнику с дальних дистанций, то небольшая дальность огнеметания не позволяла химическим танкам поражать цели на расстоянии более 50 метров. Естественно, при этом они несли большие потери. Поэтому некоторые ХТ-133, поступавшие на пополнение потерь прямо с завода, получали дополнительную экранировку из 30 – 40-мм брони. Всего в ходе советско-финляндской войны таким образом было заэкранировано 17 ХТ-133.

В январе 1940 года завод № 174 изготовил два образца ХТ-134. Это были обычные Т-26 выпуска 1939 года, в верхнем переднем листе корпуса которых устанавливался огнемет. Бак для огнесмеси монтировался на заднем листе подбашенной коробки. Кроме того, оба танка были экранированы броневыми листами толщиной 30 мм, за счет чего их бронезащита зна-



Химический танк ХТ-133 на маневрах Киевского Особого военного округа. Осень 1940 года (ЦМВС).

Танк ХТ-134 во время испытаний на НИБТ полигоне в Кубинке. Лето 1940 года. Хорошо виден брандспойт огнемета в верхнем листе корпуса. Перед отправкой на фронт в январе 1940 года танк был заэкранирован 30-мм бронелистами, но перед проведением испытаний дополнительная броня с корпуса была снята и оставлена только на башне (АСКМ).

чительно возросла. Оба ХТ-134 были направлены на Северо-Западный фронт и поступили в 210-й химический танковый батальон, где с успехом использовались в боевой обстановке. Тем не менее, бои в Финляндии показали, что огнеметы пневматического действия (в которых огнесмесь выбрасывалась при помощи сжатого воздуха) из-за их малой дальности уже не пригодны для вооружения танков. Поэтому в 1940 году начались активные работы по созданию танкового порохового огнемета, в котором выброс огнесмеси осуществлялся пороховыми газами, образовывавшимися при сгорании специальных зарядов.

Что касается ХТ-133, то их выпуск ударными темпами продолжался в феврале – марте 1940 года, но вскоре после окончания советско-финляндской войны их производство прекратилось. Всего заводом № 174 было изготовлено 269 танков ХТ-133 (включая 4 опытных образца).

При формировании механизированных корпусов летом 1940 года каждая танковая дивизия по вновь утвержденному штату имела в своем составе два батальона химических танков – 56 машин. Однако процент укомплектования механизированных корпусов химическими танками был достаточно различным. Так, согласно доклада «Наличие химических танков в механизированных корпусах по состоянию на 22 июня 1941 года», составленного начальником 1-го отдела ГАБТУ Красной Армии военным инженером 1-го ранга Юкиным, к началу войны в РККА имелось следующее количество химтанков на базе Т-26: 7-й мехкорпус – 68, 21-й мехкорпус – 30, 1-й мехкорпус – 104, 10-й мехкорпус – 38, 3-й мехкорпус – 12, 6-й мехкорпус – 44, 11-й мехкорпус – 20, 13-й мехкорпус – 20, 14-й мехкорпус – 25, 17-й мехкорпус – 2, 20-й мехкорпус – 3, 4-й мехкорпус – 23, 8-й мехкорпус – 50, 9-й мехкорпус – 4, 15-й мехкорпус – 9, 16-й мехкорпус – 32, 22-й мехкорпус – 49, 24-й мехкорпус – 4, 19-й мехкорпус – 47, 2-й мехкорпус – 6, 18-й мехкорпус – 12, 28-й мехкорпус – 131, 27-й мехкорпус – 4, 5-й мехкорпус – 59, 57-я танковая дивизия – 42, 30-й мехкорпус – 108, 59-я танковая дивизия – 48 (переформировывается в 108-ю (23 ХТ) и 109-ю (25 ХТ) танковые дивизии в Кубинке). Всего в мехкорпусах Красной Армии 994 ХТ на базе Т-26».

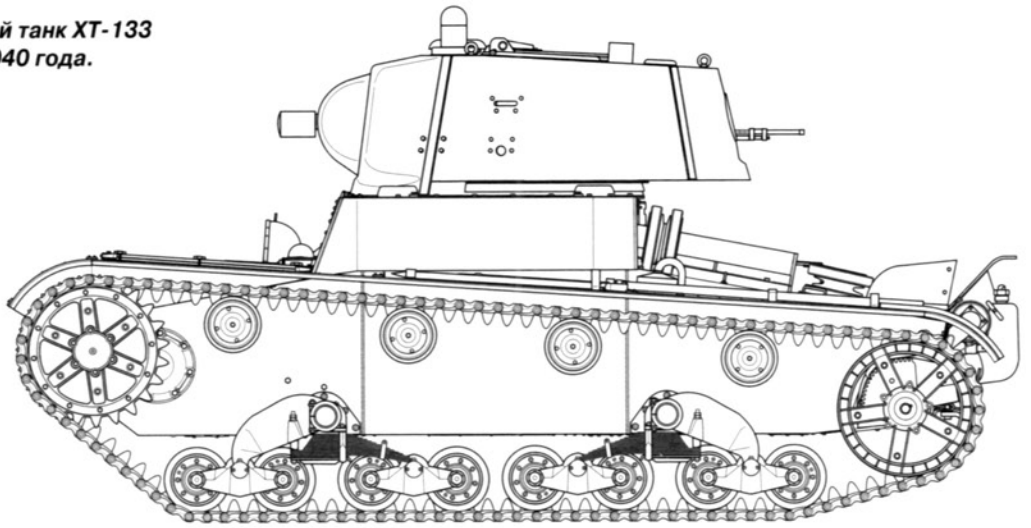
Большая часть химических танков была потеряна в боях лета 1941 года, причем многие вышли из строя по техническим причинам. Характерным примером использования ХТ в боях может служить донесение о боевых действиях огнеметных батальонов 3-й танковой дивизии 1-го механизированного корпуса, имевшей 44 танка ХТ-130:

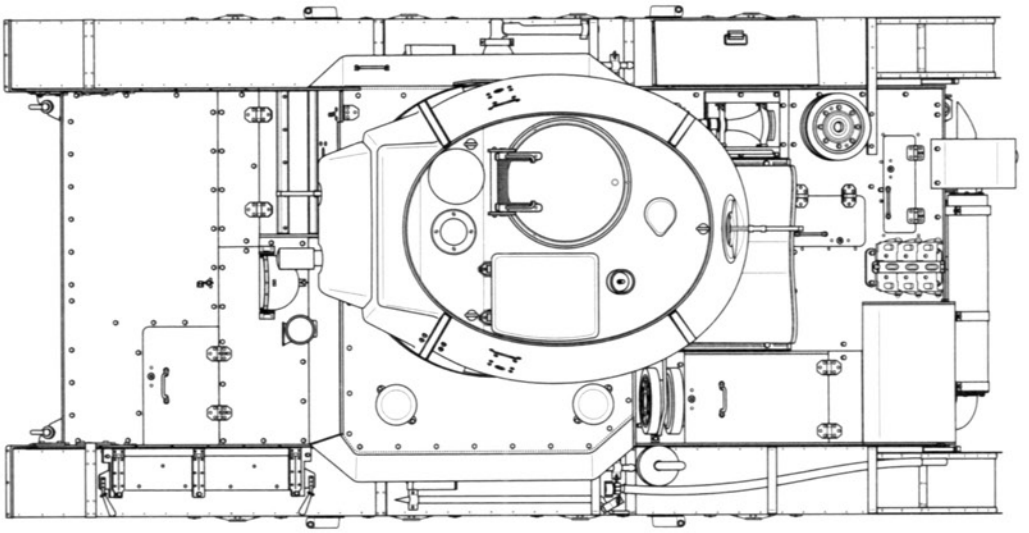
«К началу боевых действий 5 и 6-й танковые полки имели по одному батальону (24 ХТ и 8 пушечных Т-26). Первый бой батальоны провели за город Остров 5 июля 1941 года.

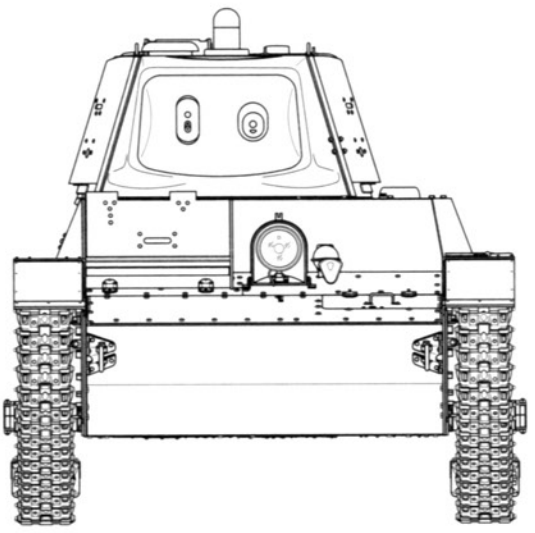
Огнеметный танковый батальон 5-го танкового полка.

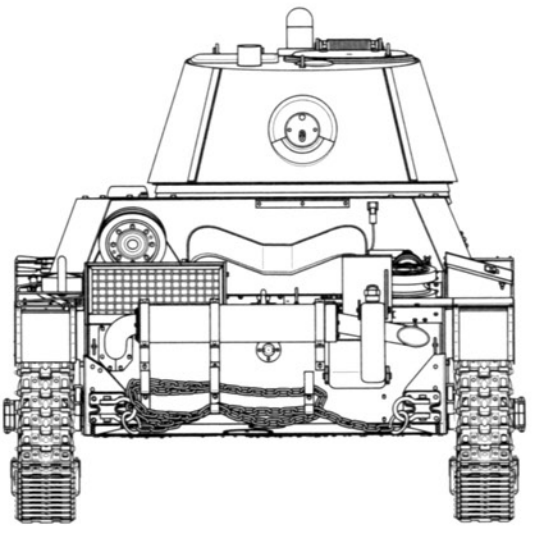
Огнеметный батальон 6-го танкового полка действовал во втором эшелоне полка. В момент атаки собранная из различных частей пехота отстала и в атаку не пошла, поэтому танки действовали одни. Батальон был выдвинут вслед за тяжелыми танками, уничтожая огнем бегущую в панике немецкую пе-

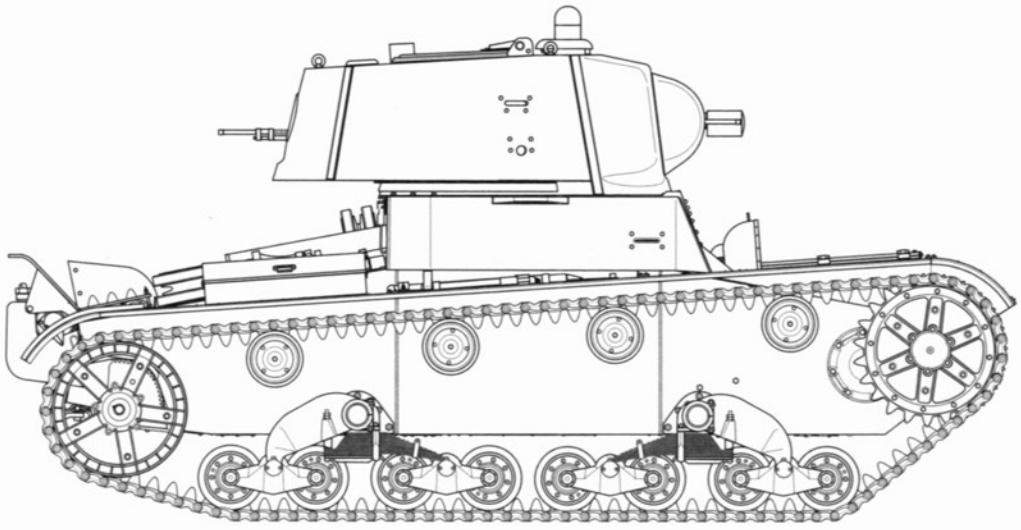
Химический танк ХТ-133 выпуска 1940 года.











хоту и успешно поджигая постройки, где были установлены противотанковые орудия и пулеметы. Немецкая пехота борьбы с огнеметными танками совершенно не вела и в панике разбегалась. Ввиду того, что в ходе боя огнеметные танки отстали от своих тяжелых танков и не имели пехотной поддержки, было потеряно 10 огнеметных машин и 6 Т-26.

7 июля 1941 года огнеметный танковый батальон участвовал в бою по уничтожению немецкого десанта в районе поселка Чисре. Вследствие поджога леса и морального воздействия, мотопехота противника была рассеяна. Ввиду того, что огнеметные танки отходили из боя по болотистой местности, 5 танков завязли в болоте и не могли быть эвакуированы, так как противник их окружил. Все пять танков подорваны экипажами.

В районе деревень Бровино, Удоха, Ситня 9 – 10 июля 3 огнеметных танка 6-го танкового полка действовали из засад, уничтожив до 30 мотоциклистов и 3 грузовика с пехотой. В последних боях огнеметные танки действовали как линейные.

Огнеметный танковый батальон 5-го танкового полка.

5 июля в бою за город Остров командиром 5-го танкового полка батальон был использован преступно. Одну роту он поставил в первый эшелон с задачей: уничтожать противотанковые орудия. Эта рота в течение 30 – 40 минут боя была полностью уничтожена. Остальные роты из-за невозможности огнеметания использовались как линейные (вели пулеметный огонь).

В ночь на 15 июля при совместной атаке тяжелых и легких танков огнеметный танковый батальон в составе 10 танков действовал по уничтожению тылов противника в районе деревни Строкино. Огнеметные танки использовались на огнеметание, уничтожая машины противника с боеприпасами и горючим. Противник был обращен в паническое бегство, оставив на поле боя 240 автомашин с горючим и боеприпасами. Среди трофеев была взята машина с секретными документами 52-го химического минометного полка.

За истекшие бои представлено к награде: танкистов огнеметного батальона 5-го танкового полка – 19 человек, огнеметного батальона 6-го танкового полка – 17 человек».

К концу 1941 года большая часть химических танков была потеряна. К тому же из-за слабой броневой защиты и небольшой дальности огнеметания их боевая ценность была достаточно невысокой. Однако небольшое количество химических танков на базе Т-26 использовалось в боях на Юго-Западном и Южном и Крымском фронтах весной 1942 года.

Трофейные химические танки использовались в финской армии. По состоянию на 31 мая 1941 года у финнов находилось в эксплуатации 4 ХТ-26 и 2 ХТ-130, к осени 1941 года к ним добавилось еще 3 ХТ-133. Однако их служба была непродолжительной – уже к осени 1942 года их переделали в пушечные машины (подробнее см. главу «Т-26 страны Суоми», стр. 78).

Кроме химических танков, в 1933 году был разработан танковый дымовой прибор ТДП-3, предназначенный для установки на линейные Т-26. ТДП-3 мог использоваться для постановки дымовых завес. В 1934 – 1935 годах завод «Компрессор» изготовил 1503 таких прибора, часть из которых использовалась в войсках.

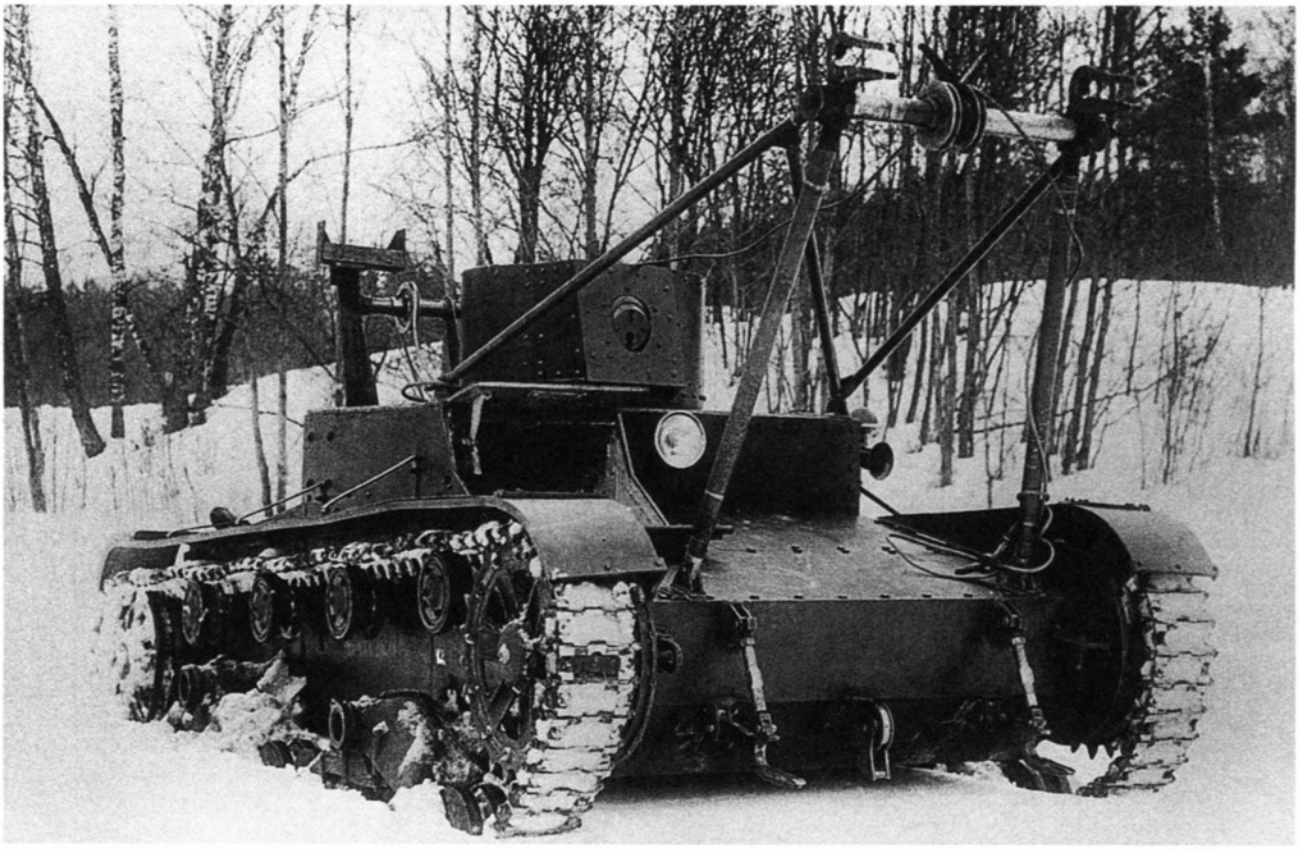
САПЕРНЫЕ ТАНКИ

Саперный танк СТ-26 без моста во время проведения испытаний. 23 марта 1933 года. На этом фото хорошо видны приспособления для укладки моста: нижние вилки с подъемным механизмом и тросоотводящим роликом (на переднем листе корпуса), передняя рама с верхними вилками и двумя направляющими роликами (на верхнем листе корпуса) и задняя рама со стойками и тросоотводящим роликом (АСКМ).

С самого начала создания танковых войск в СССР командование Красной Армии предусматривало их оснащение всей гаммой боевой инженерной техники. Так, согласно принятой в начале 1932 года «Системе саперно-танкового вооружения», в течение трех лет на вооружение Красной Армии должны были поступить танки-мостоукладчики (по терминологии того времени саперные танки), танки-тральщики, танки-минные заградители, а также целый комплекс другого инженерного оборудования (бульдозеры, подъемные краны и т.д.).

В феврале 1932 года к проектированию саперного танка приступила группа конструкторов Военно-инженерной академии под руководством инженера Гутмана. Первый образец такой машины, получивший обозначение СТ-26 («Саперный Т-26») испытывался летом 1932 года. Базой служил обычный танк Т-26, на котором оставили одну пулеметную башню, установленную по центру машины. Угол обстрела пулемета по горизонту составлял 211 градусов, боекомплект состоял из 1008 патронов. Оборудование СТ-26 состояло из металлического колейного моста длиной 7 метров, специальных опорных приспособлений и лебедки. Лебедка устанавливалась внутри танка и крепилась к задней стенке боевого отделения, привод к ней осуществлялся от карданного вала двигателя. Опорные приспособления состояли из передней рамы с верхними вилками и двумя направляющими роликами, нижних вилок с подъемным механизмом и тросоотводящим роликом и задней рамы со стойками и двумя тросоотводящими роликами. Масса машины составляла 9,5 т, экипаж состоял из двух человек – механика-водителя и командира. СТ-26 предназначался для преодоления рвов и водных преград шириной 6-6,5 м и вертикальных стенок и эскарпов высотой до 2 м танками Т-27, Т-26 и БТ. Укладка моста на препятствия осуществлялась тросом при помощи лебедки за 25-40 секунд без выхода экипажа. Укладка моста обратно на СТ-26 занимала 2 – 3 минуты, но требовала выхода из танка командира машины. Этот вариант СТ-26 в документах проходил как танк с тросовой системой управления.

В сентябре 1932 года испытывался вариант СТ-26 с выдвижной системой моста. От предыдущего образца он отличался тем, что мост укладывался на препятствие при помощи направляющей рамы специальной конструкции. Одновременно с этим СТ-26 испытыва-



Саперный танк СТ-26 с тросовым управлением во время испытаний. 23 марта 1933 года. На фото машина с уложенным мостом движется по снежной целине (АСКМ).

лась машина с мостом опрокидывающейся системы. В этом образце укладка моста на препятствие осуществлялась специальной стрелой, поворот которой осуществлялся при помощи зубчатой реечной передачи.

Летом 1933 года все три варианта СТ-26 участвовали в маневрах, проходивших в Тоцких лагерях Ленинградского военного округа. По их результатам решено было запустить в производство танк с тросовой системой, который оказался более надежным и менее сложным по сравнению с другими образцами.

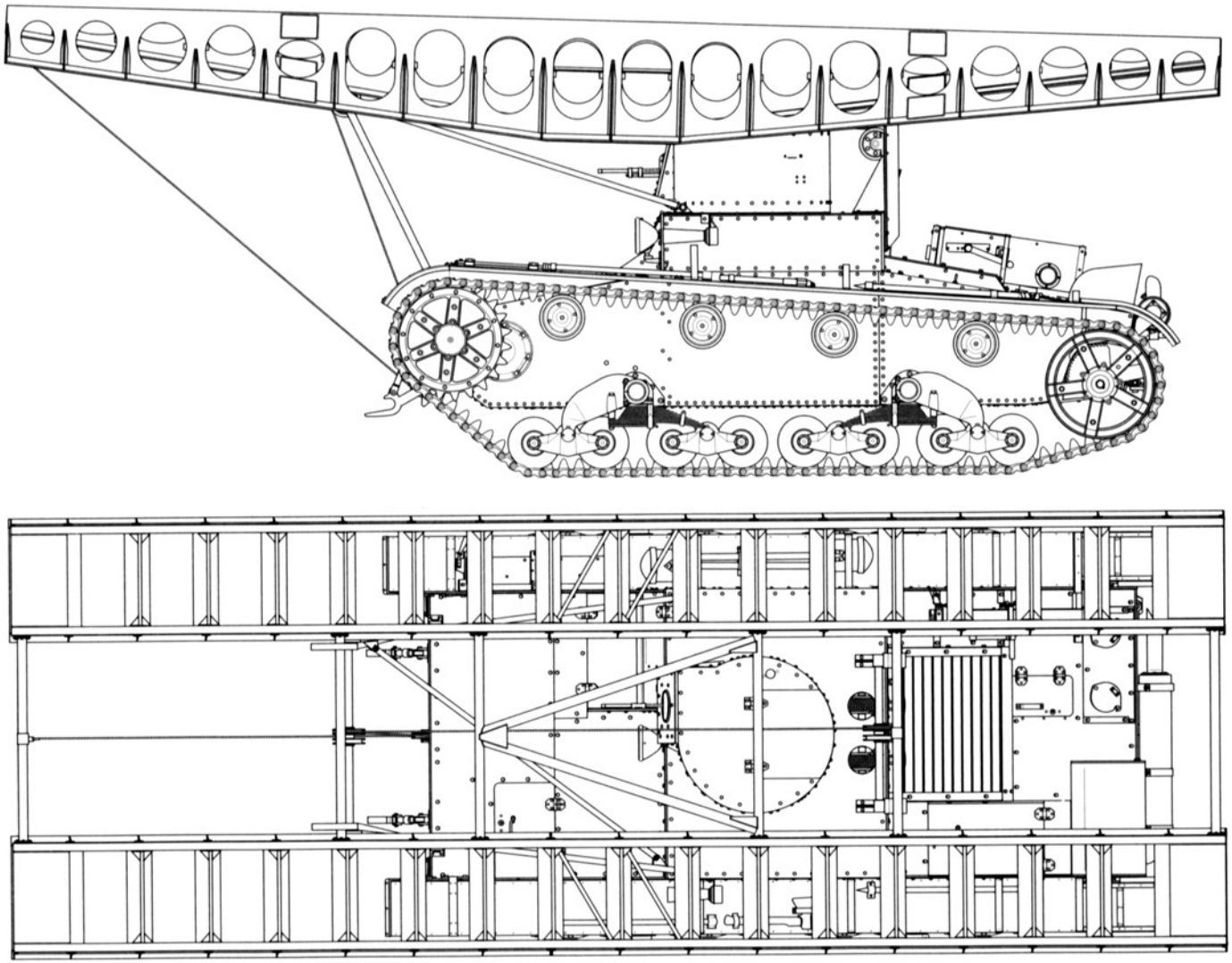
По решению Комиссии обороны СССР до конца 1933 года промышленность должна была дать армии 100 СТ-26. Однако дело шло очень медленно: в 1934 году армия получила 44 СТ-26, а в следующем году – еще 20.

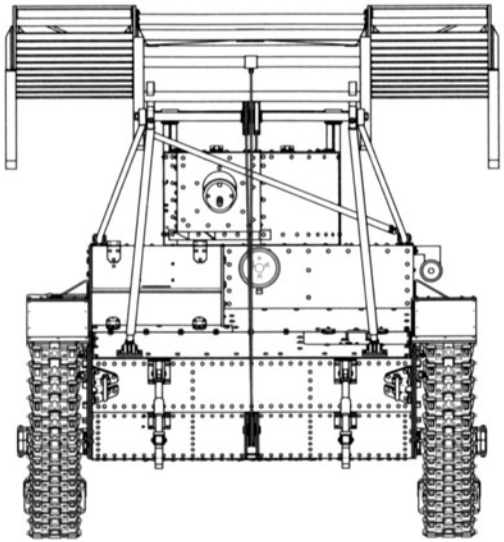
В 1934 году был разработан многопролетный мост, позволявший соединять воедино три и более стандартных 7-метровых моста СТ-26. Для сборки концы мостовых звеньев имели специальные захваты для соединения меду собой и оснащались металлическими опорами высотой 2,5 м. Таким образом, многопролетный мост позволял преодолевать препятствия шириной 20 – 50 м. Однако после проведенных испытаний дальнейшего развития многопролетный мост не получил.

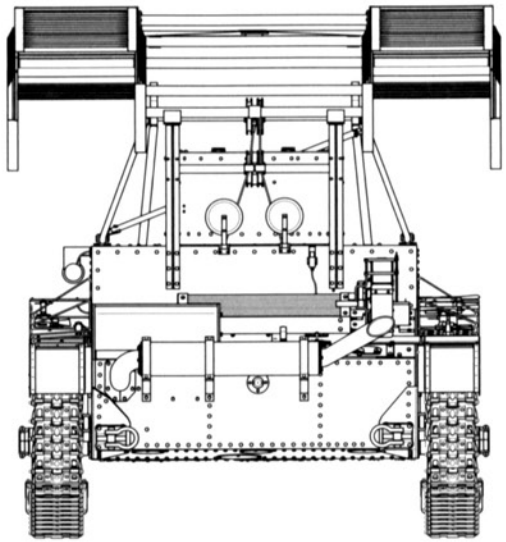
В 1934 году в проектно-конструкторском бюро НТО УНИ РККА под руководством инженера Александрова был разработан деревянный колейный мост длиной 6,5 м для танков Т-26. Мост мог устанавливаться как на саперные, так и на линейные танки и сбрасываться за 30 – 60 секунд без выхода экипажа из машины. Испытания моста, проведенные 15 июля – 30 августа 1934 года, показали хорошие результаты. Было изготовлено 20 таких мостов, которые передали в войска.

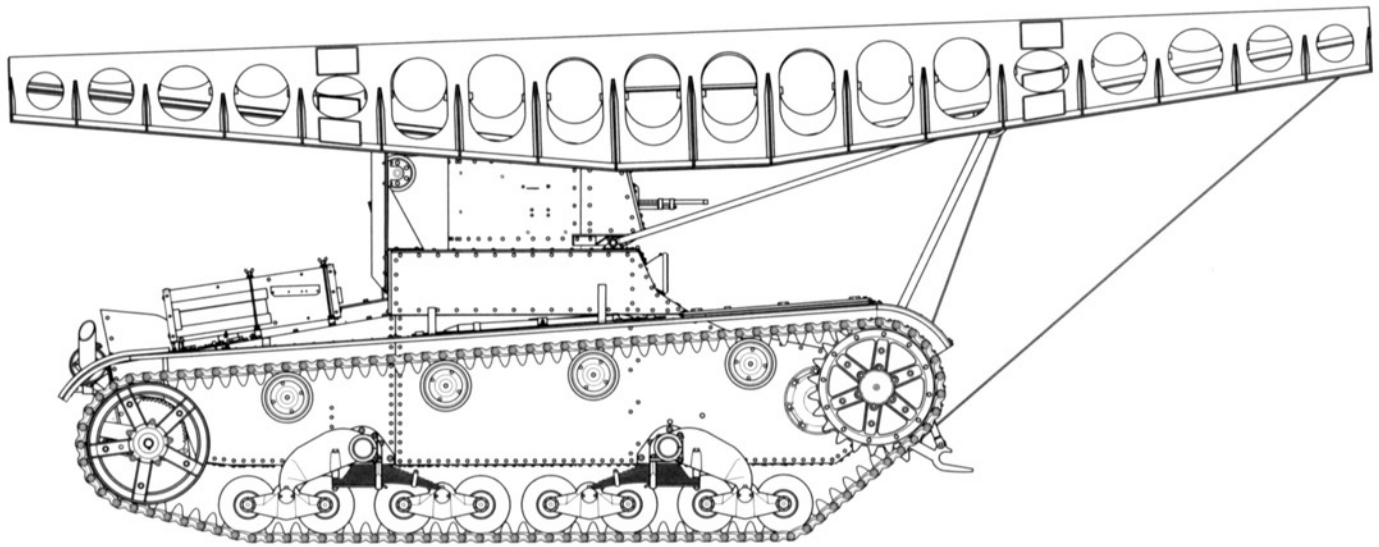
К 1936 году эксплуатация саперных танков в войсках показала их невысокую надежность: при наводке мостов часто рвались тросы, гнулись стойки креплений. Учитывая все это, Научно-исследовательский институт инженерной техники (НИИИТ) РККА совместно с конструкторами завода «Гипстальмост» Вайсоном, Немцем и Марковым разработал и изготовил УСТ-26 («усовершенствованный саперный танк Т-26») с так называемой рычажной системой. На нем мост наводился при помощи двух рычагов, приводимых в действие гидроцилиндром. Сам танк был изготовлен на заводе № 174, а мостовое оборудование на Подольском заводе имени Орджоникидзе. В 1936 году здесь было собрано два УСТ-26.

Саперный танк СТ-26 (с тросовым управлением) выпуска 1934 года.





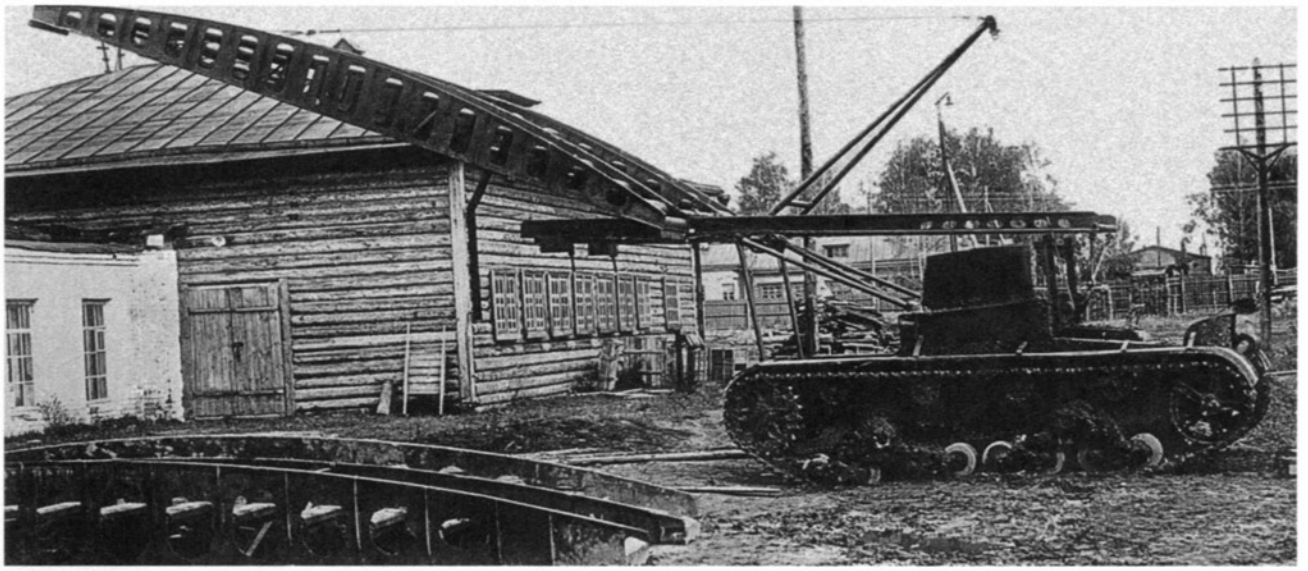


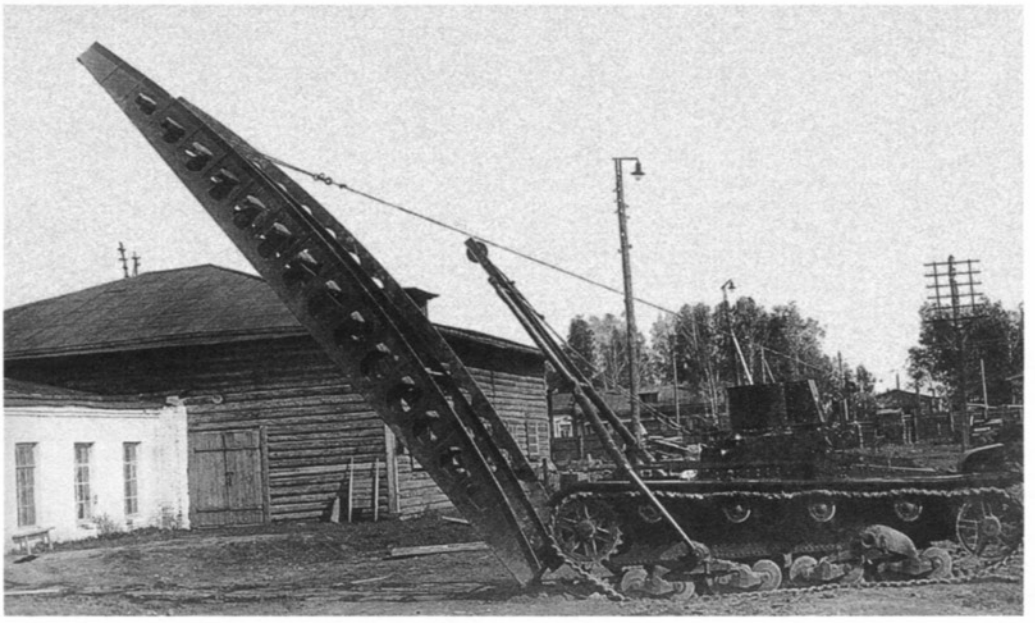


Испытания, проведенные в марте 1936 года, показали ряд преимуществ УСТ-26 перед серийным СТ-26 – например, укладка моста обратно на танк осуществлялась без выхода экипажа из УСТ-26. Правда, новая машина имела и много недостатков.

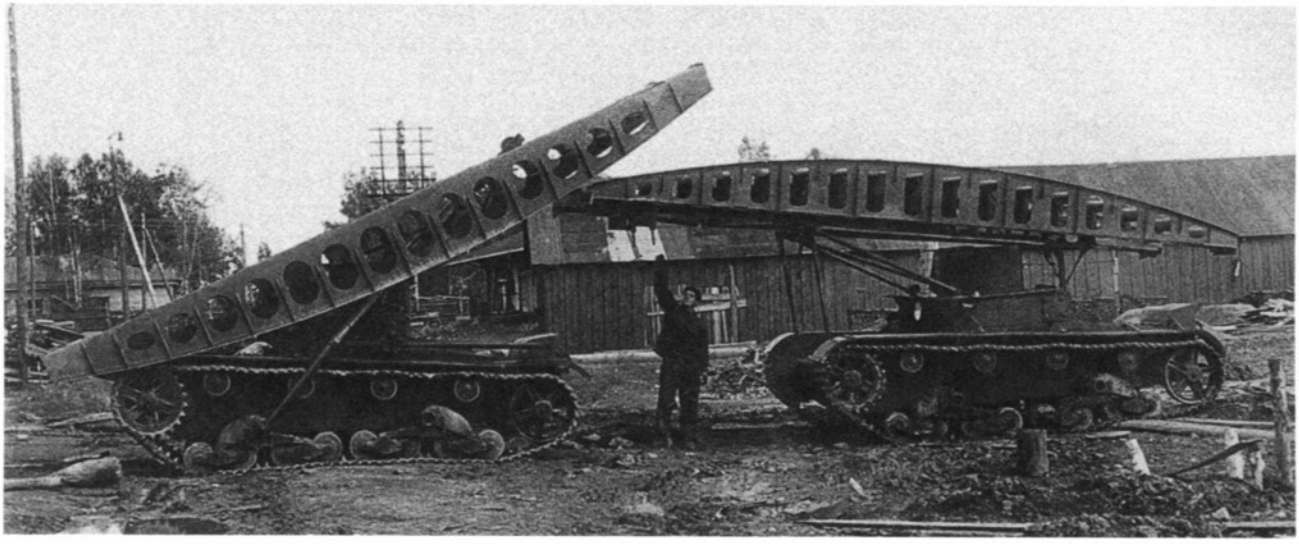
В конце 1936 года созданное к этому времени саперно-танковое отделение НИИИТ РККА совместно с «Гипстальстом» разработало проект более совершенного саперного танка рычажной системы. Эта машина была изготовлена Подольским заводом имени Орджоникидзе в июле 1937 года и до сентября испытывалась на полигоне НИИИТ (произведено 85 операций с мостом – наводка и подъем, – по нему прошло 70 танков БТ и Т-26). В следующем году этот СТ-26 испытывался на НИБТ полигоне в Кубинке и участвовал в учениях Ленинградского военного округа по преодолению танками инженерных препятствий. По их результатам было принято решение изготовить в 1939 году партию таких машин. Однако до конца года Подольский завод выпустил только один СТ-26 рычажной системы. Таким образом, до конца 1939 года был изготовлен 71 СТ-26 (включая опытные образцы), из них 65 машин с тросовой системой (вместе с опытным образцом), СТ-26 с выдвижным мостом, СТ-26 с опрокидывающимся мостом, 2 УСТ-26 и 2 СТ-26 рычажной системы.

Танк СТ-26 с мостом выдвижной системы. Ленинград, лето 1932 года. Хорошо видно, что мост укладывался на препятствие с помощью специальной стрелы и массивной металлической рамы (АСКМ).





Танк СТ-26 с мостом опрокидывающейся системы во время испытаний. Ленинград, лето 1932 года. Хорошо видно, что мост укладывался при помощи специальной стрелы, закрепленной на кронштейнах передних тележек подвески. Стрела приводилась в движение при помощи зубчатой реечной передачи, установленной вдоль бортов корпуса (АСКМ).

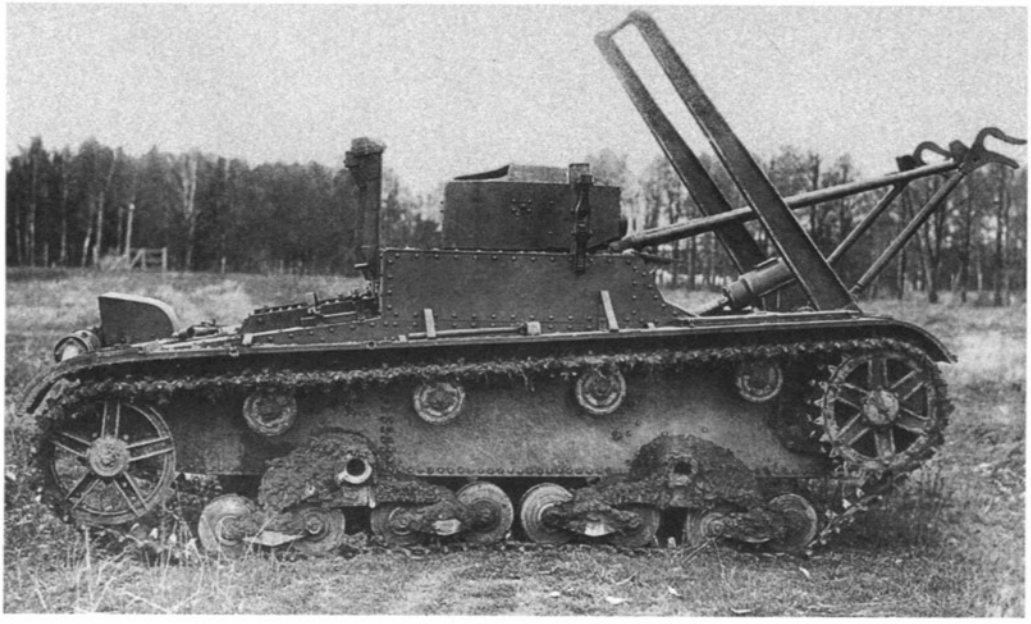


Саперные танки с мостами опрокидывающейся (слева) и выдвижной систем перед проведением испытаний. Ленинград, лето 1932 года (АСКМ).

Боевое крещение саперные танки прошли в ходе советско-финляндской войны. В ходе боевых действий на Карельском перешейке использовалось всего десять саперных танков (9 с тросовой системой и 1 с рычажной). В ходе войны в каждой танковой бригаде была создана группа инженерного разграждения, состоящая главным образом из сапер. В эти группы включались и саперные танки. Наиболее успешно действовали СТ-26 в составе 35-й танковой бригады. Например, при штурме высоты 65,5 18 февраля 1940 года, СТ-26 этой бригады навели два танковых моста траншею и ров. В ходе боя через эти мосты успешно прошли машины одного из танковых батальонов.

В ходе боевых действий лучшие результаты показал саперный танк с мостом рычажной системы завода имени Орджоникидзе, который использовался довольно активно. СТ-26 с мостами тросовой системы показали низкую надежность в работе и имели ограниченное применение.

По состоянию на 1 июня 1941 года в танковых частях Красной Армии имелось всего 57 СТ-26: 9 на Дальневосточном фронте, 26 в Московском, 2 в Ленинградском, 2 в Киевском Особом, 8 в Западном Особом и 1 в Приволжском военных округах, а также 9 машин находились на складах. Из этого количества было исправно только 12 СТ-26, остальные требовали ремонта.



Саперный танк СТ-26 с рычажной системой (без моста). НИБТ полигон, 1937 год. Хорошо виден П-образный рычаг и гидроцилиндр, при помощи которых осуществлялась наводка моста на препятствия. Танк оснащен башней новой конструкции, отличавшейся от используемой на других типах СТ-26 (АСКМ).

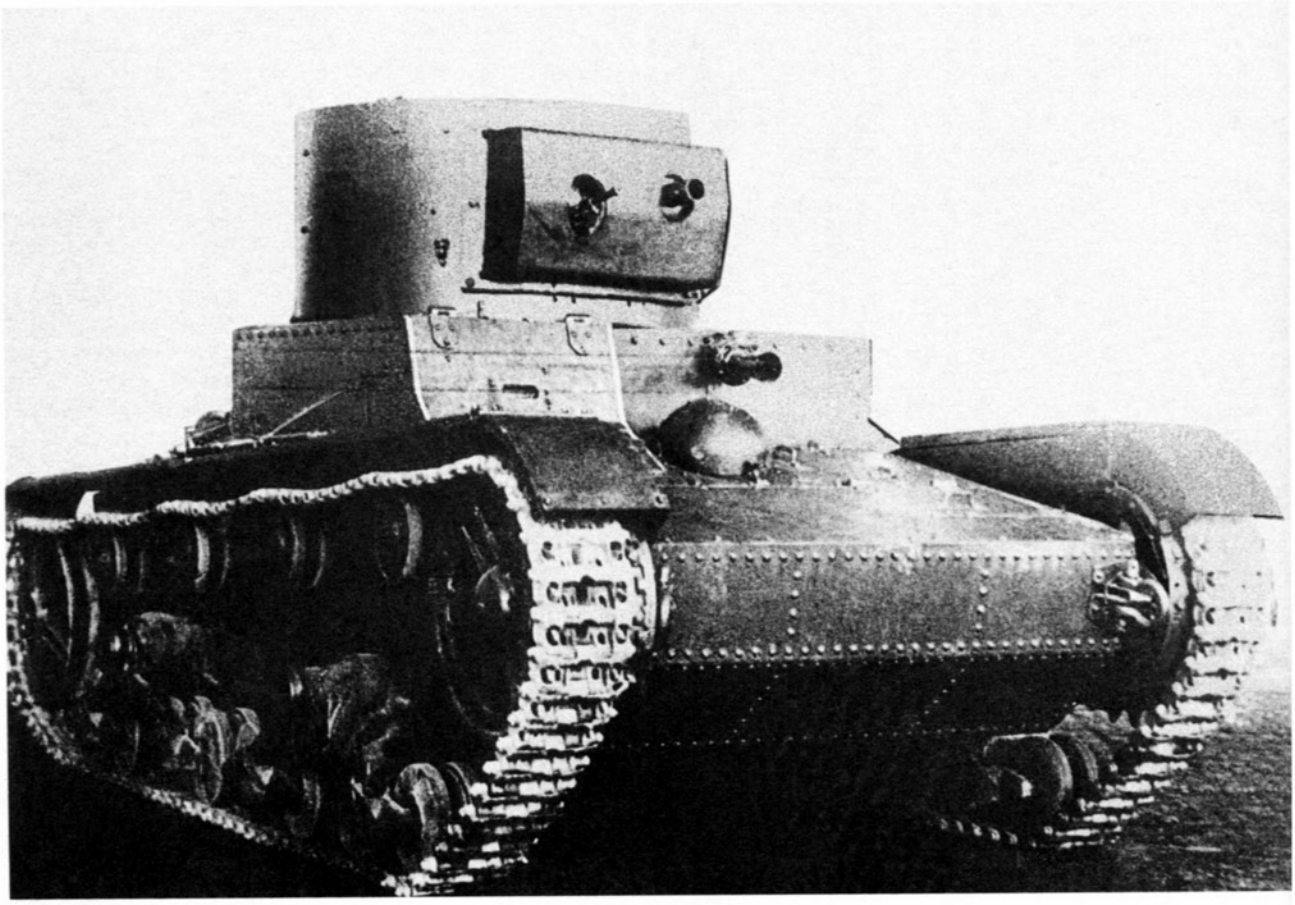
ТЕЛЕУПРАВЛЯЕМЫЕ ТАНКИ

Создание танков, управляемых по радио на расстоянии и действующих без экипажа (по терминологии того времени «телеуправляемые танки» или «телетанки») началось в СССР еще в конце 20-х годов. Сначала работы велись в Центральной лаборатории проводной связи (ЦЛПС) и уже 2 февраля 1930 года в окрестностях Ленинграда прошло испытание управляемого на расстоянии танка «Рено FT 17».

Принцип действия телетанков (ТТ) был следующим. Передаваемые по радио команды принимались установленной в танке специальной аппаратурой, которая при помощи сервоприводов приводила в действие рычаги и педали, управляющие танком.

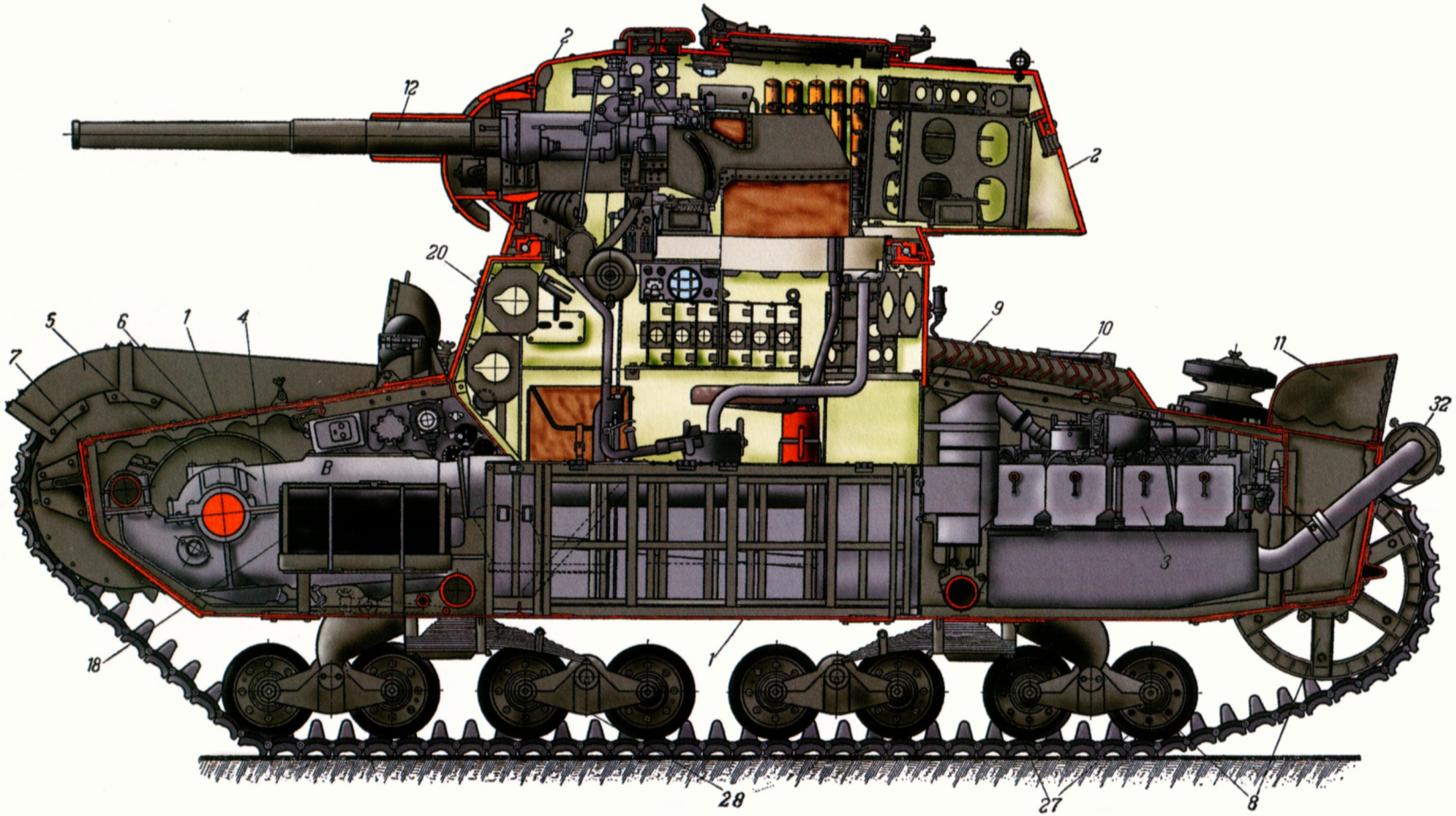
В последующие два года шли интенсивные работы по созданию работоспособных образцов телетанков, пригодных для вооружения Красной Армии. Помимо ЦЛПС к созданию подобных машин привлекались Научно-испытательный институт связи и электромеханики (НИИСЭМ) и Особое техническое бюро (Остехбюро). Телемеханической аппаратурой оснащались танкетки Т-27, танки МС-1 и Т-26. Для изучения возможностей боевого использования подобной техники летом 1932 года в Ленинградском военном округе формируется специальное подразделение – «отряд № 4». На его базе в январе и октябре 1933 года прошли широкомасштабные учения различных типов телетанков. Учения показали, что надежность телемеханической аппаратуры значительно возросла, машины могли выполнять не только простые команды, но и сложные повороты, включение и выключение двигателя, переключение скоростей.

В январских учениях 1933 года всего участвовало 15 телетанков, из них 5 Т-26 с оборудованием ЦЛПС. В документах отмечалось, что «в итоге испытаний Т-26 показали вполне удовлетворительную работу во всех отношениях (более совершенное оборудование и лучшая освоенность телетанков экипажами) и полную подчиняемость приказам с ПАУТА». Здесь следует пояснить, что уп-



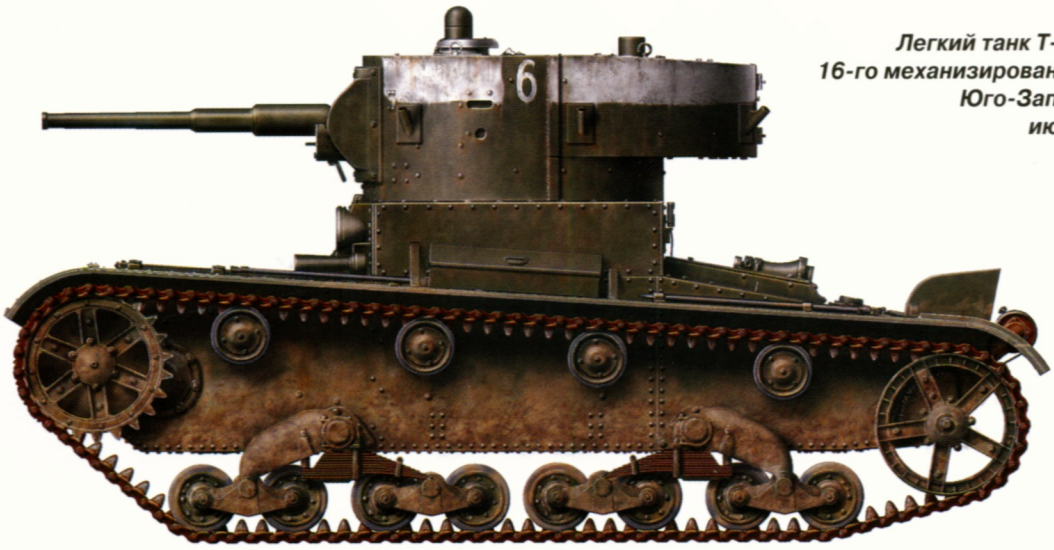
Телетанк с аппаратурой ТОЗ – IV, общий вид. 1935 год. В маске башни установлен пулемет ДТ и огнемет (РГАЭ).

Рис. В. Мальгинов

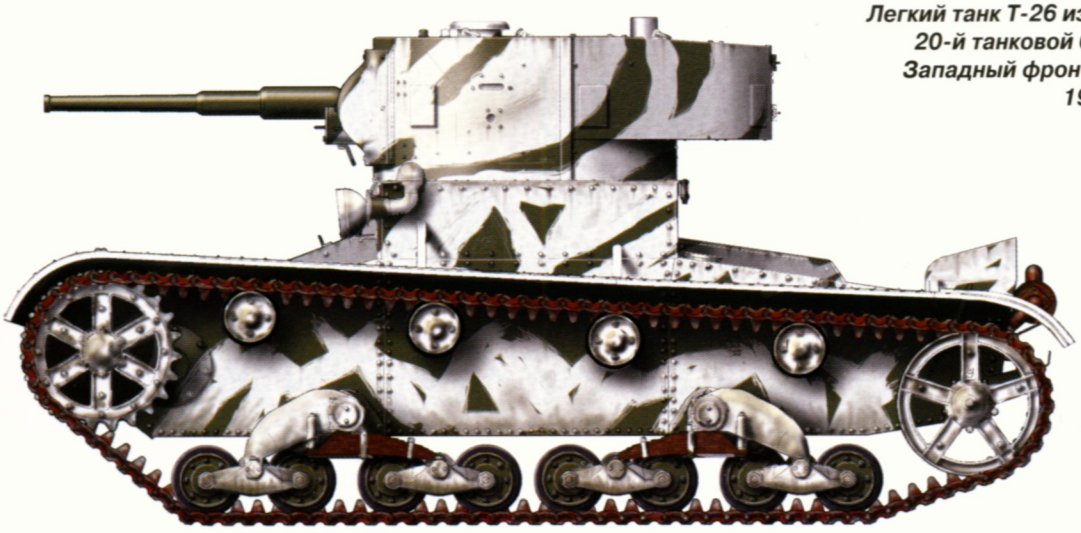


Продольный разрез танка Т-26-1:

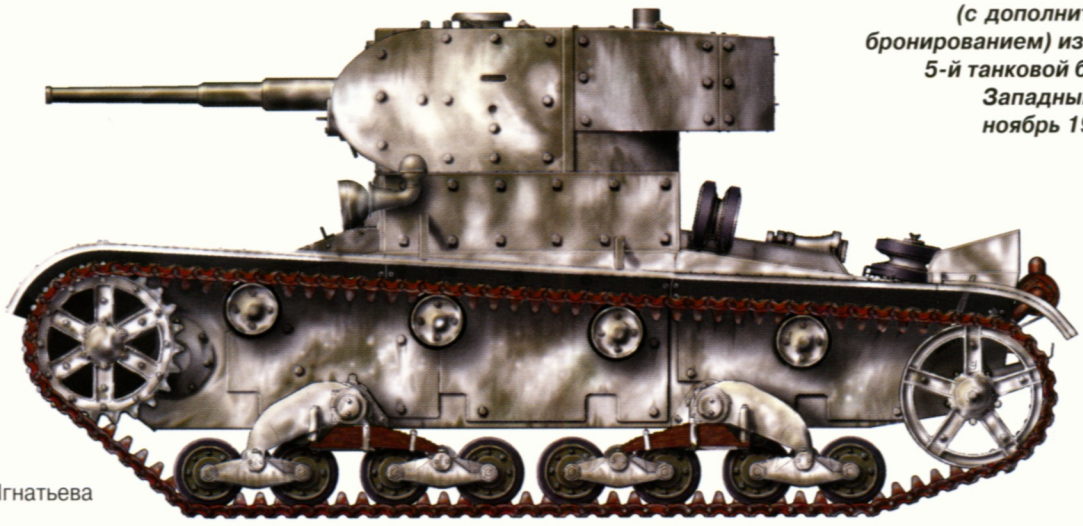
А – моторное отделение; Б – боевое отделение; В – отделение управления; 1 – броневой корпус; 2 – башня; 3 – двигатель; 4 – коробка перемены передач; 5 – бортовой фрикцион; 6 – тормоза; 7 – бортовая передача (за броневым листом); 8 – ходовая часть; 9 – перегородка, отделяющая боевое отделение от моторного; 10 – броневые жалюзи над масляным радиатором; 11 – воздушный колпак; 12 – 45-мм пушка 20К; 13 – аккумуляторная батарея; 14 – откидной лобовой щиток водителя; 15 – опорные катки; 16 – тележка подвески; 17 – глушитель.



Легкий танк Т-26 из состава 16-го механизированного корпуса. Юго-Западный фронт, июль 1941 года.

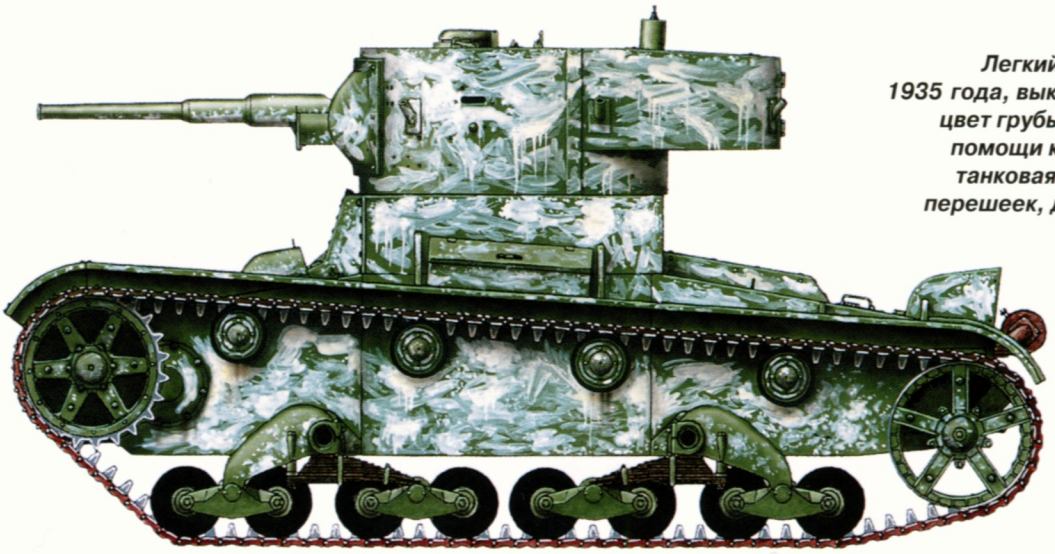


Легкий танк Т-26 из состава 20-й танковой бригады. Западный фронт, ноябрь 1941 года.

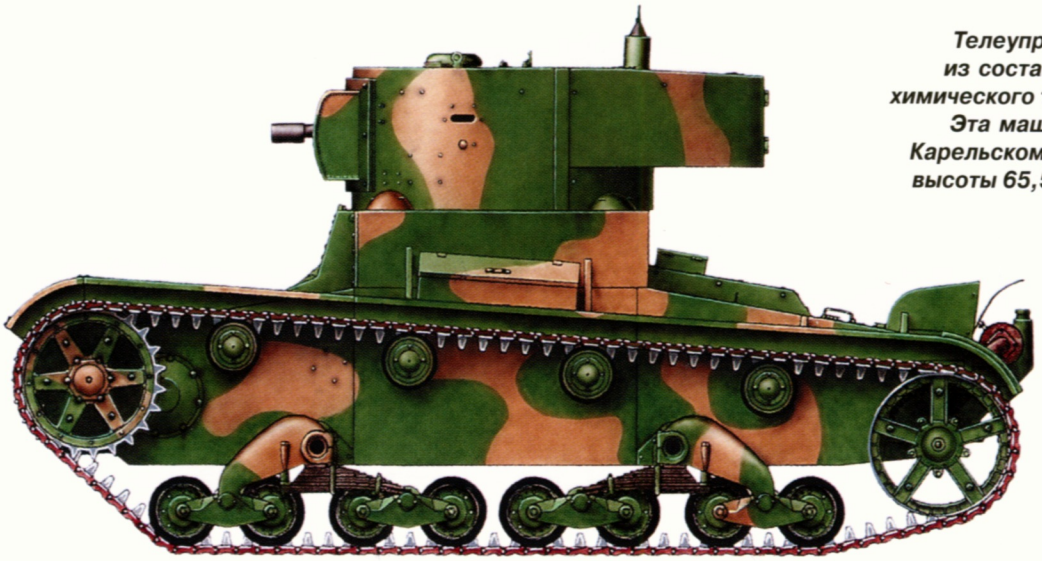


Легкий танк Т-26 (с дополнительным бронированием) из состава 5-й танковой бригады. Западный фронт, ноябрь 1941 года

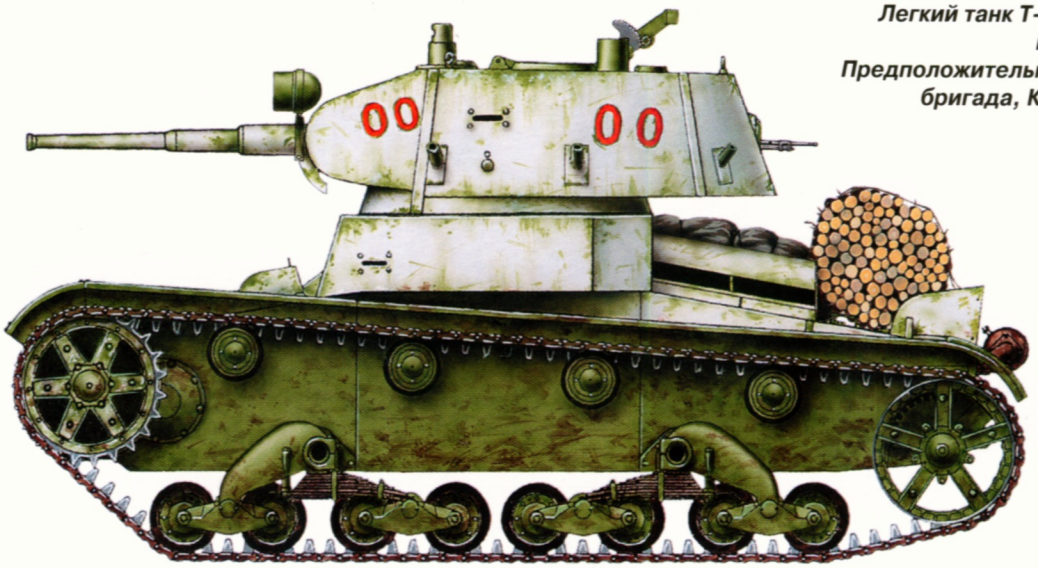
Рис. С. Игнатьева



Легкий танк Т-26 выпуска 1935 года, выкрашенный в белый цвет грубыми разводами при помощи кисти. Неизвестная танковая часть, Карельский перешеек, декабрь 1939 года.

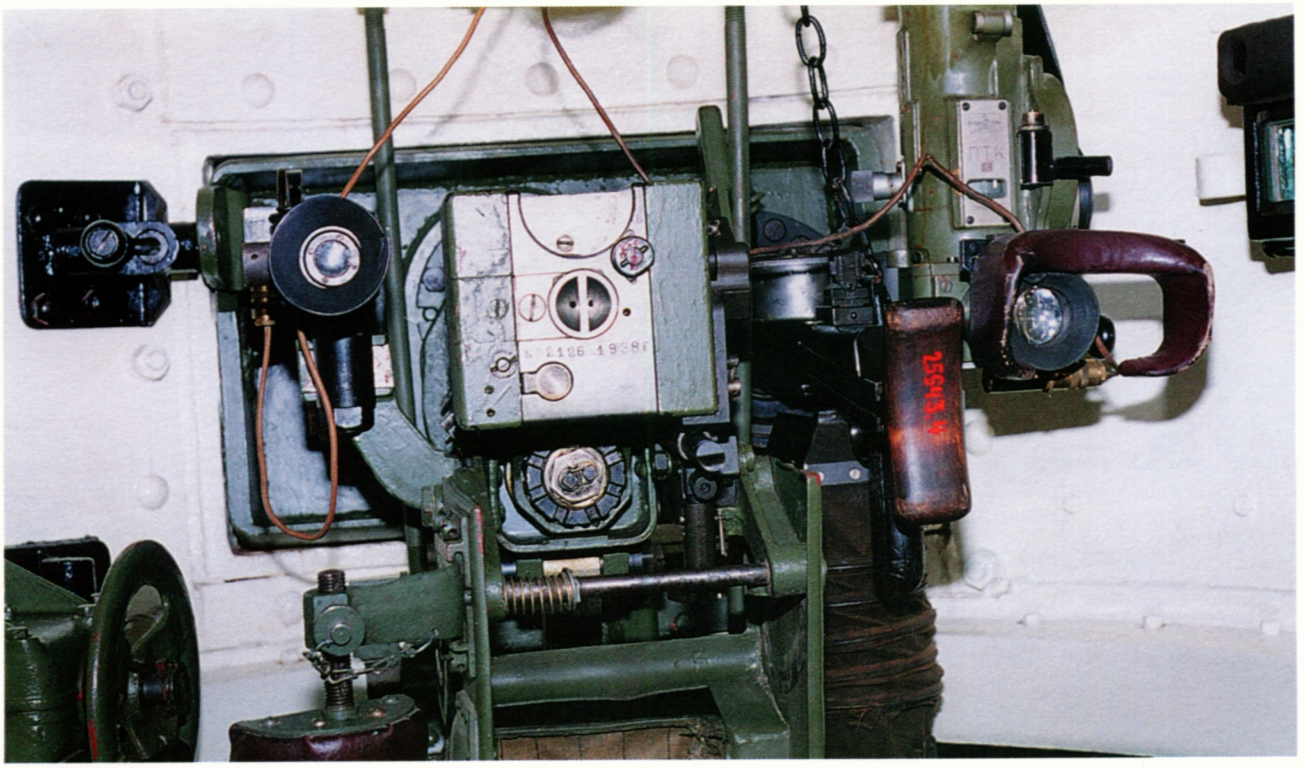


Телеуправляемый танк ТТ-26 из состава 217-го отдельного химического танкового батальона. Эта машина была подбита на Карельском перешейке в районе высоты 65,5 в январе 1940 года.



Легкий танк Т-26 выпуска 1939 года в зимнем камуфляже. Предположительно 40-я легкотанковая бригада, Карельский перешеек, февраль 1940 года.

Рис. А. Аксенов



Вид сзади на установку 45-мм пушки 20К в цилиндрической башне танка Т-26. Хорошо виден казенник орудия, слева от него – телескопический прицел ТОП-1, справа – установка спаренного пулемета ДТ и командирская панорама ПТ-К.

Двигатель танка Т-26, вид сзади. Справа хорошо виден кожух вентилятора.

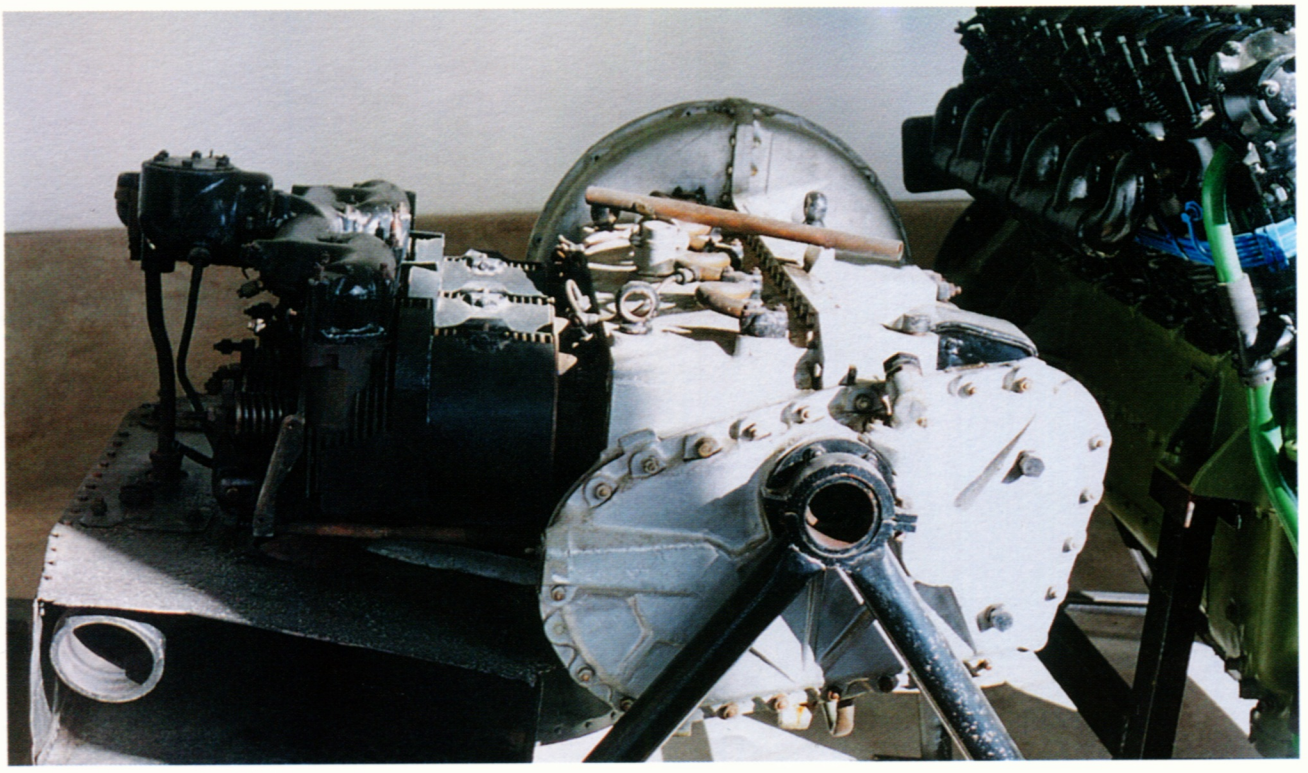
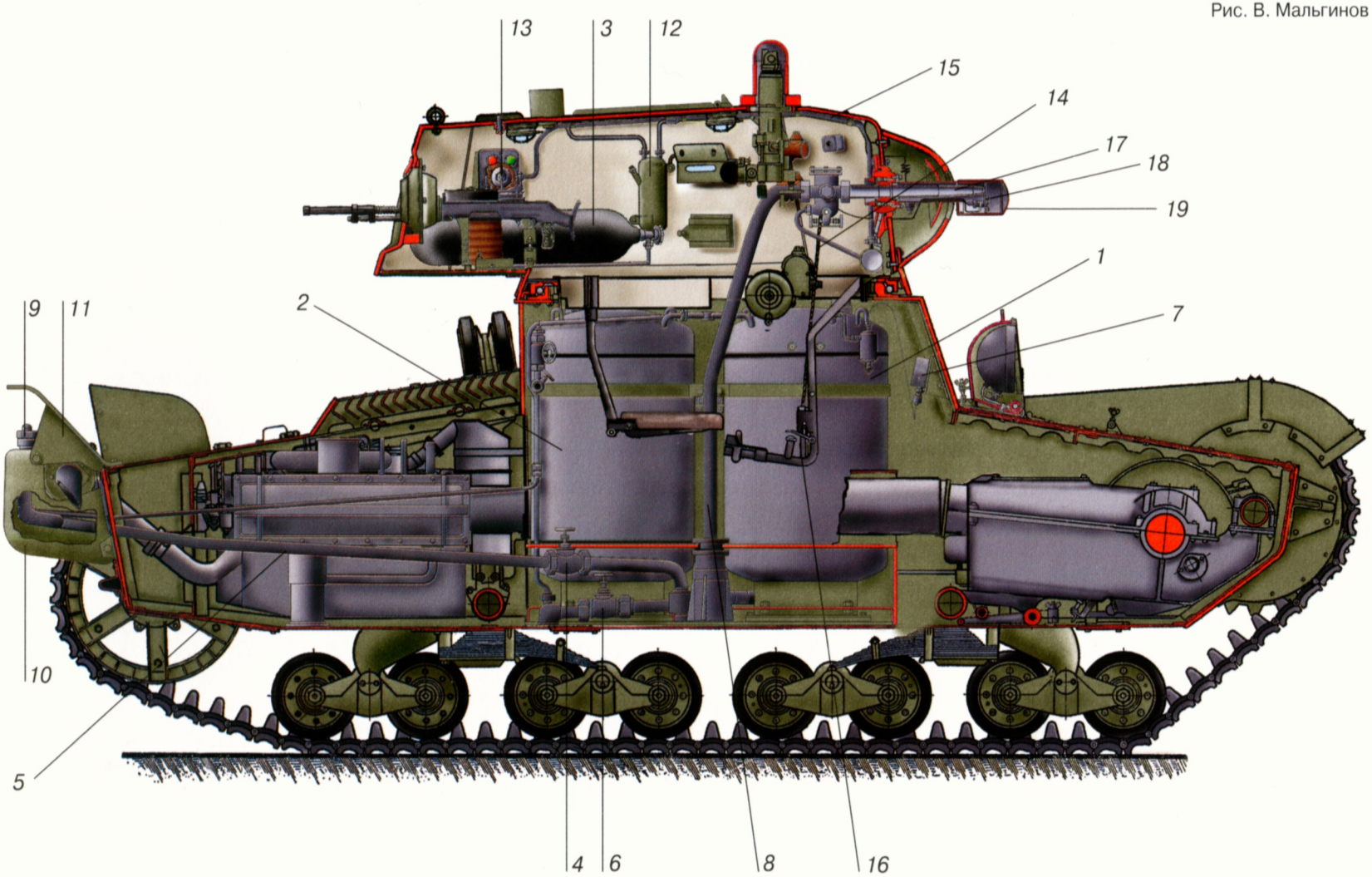
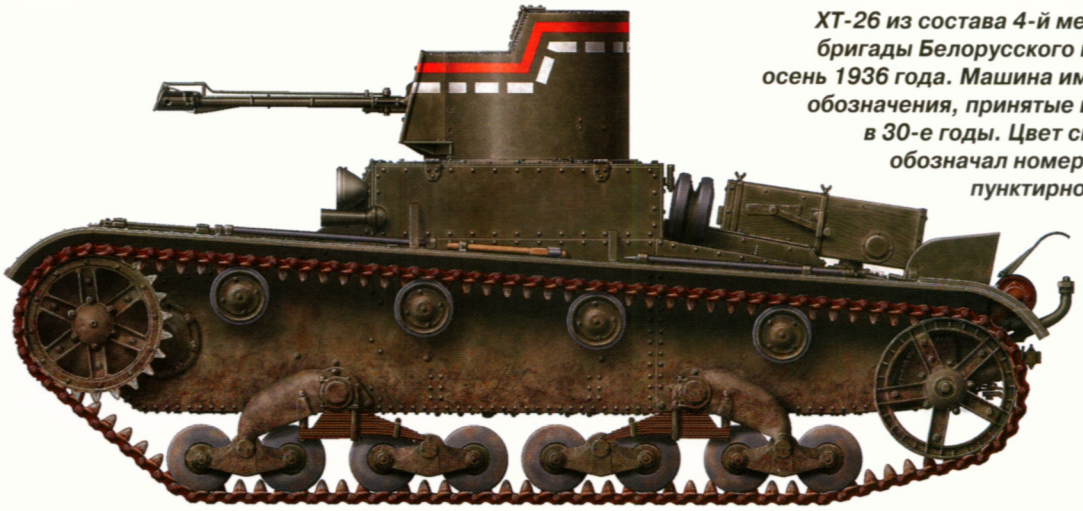


Рис. В. Мальгинов



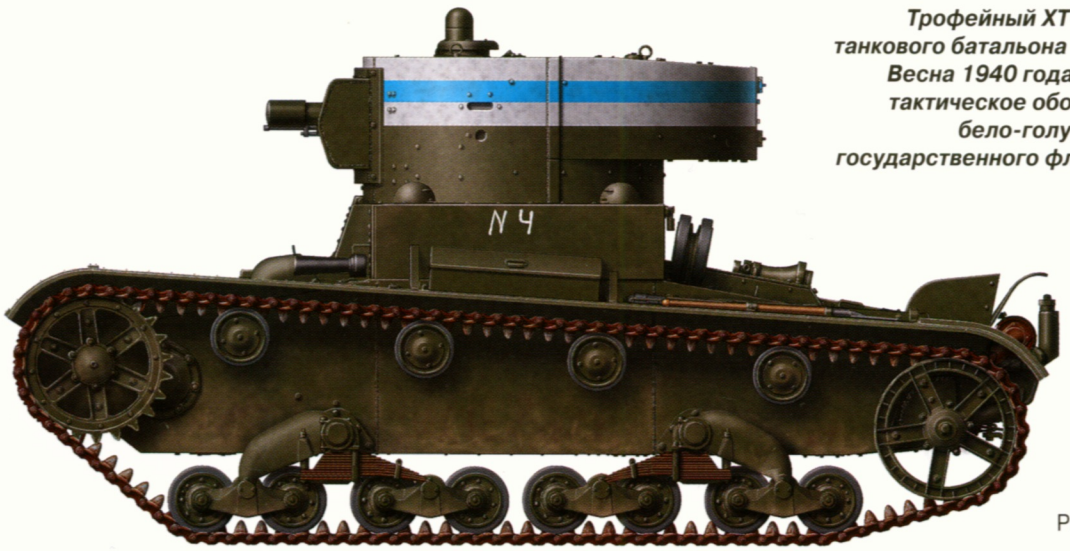
Продольный разрез химического танка ХТ-133:

1 – резервуар передний; 2 – резервуар задний; 3 – баллон со сжатым воздухом; 4 – вентиль дымопуска; 5 – трубопровод; 6 – вентиль для слива жидкости; 7 – контрольный манометр; 8 – вращающийся трубопровод; 9 – насадка для дымопуска, распыления ОВ или дегазации; 10 – броневой кожух; 11 – щиток насадки; 12 – бензиновый бачек; 13 – башенный редуктор; 14 – электропровод; 15 – воздухопровод; 16 – ножной спуск; 17 – брандспойт; 18 – зажигалка; 19 – броневой кожух.



ХТ-26 из состава 4-й механизированной бригады Белорусского военного округа, осень 1936 года. Машина имеет тактические обозначения, принятые в Красной Армии в 30-е годы. Цвет сплошной полосы обозначал номер батальона, цвет пунктирной — номер роты.

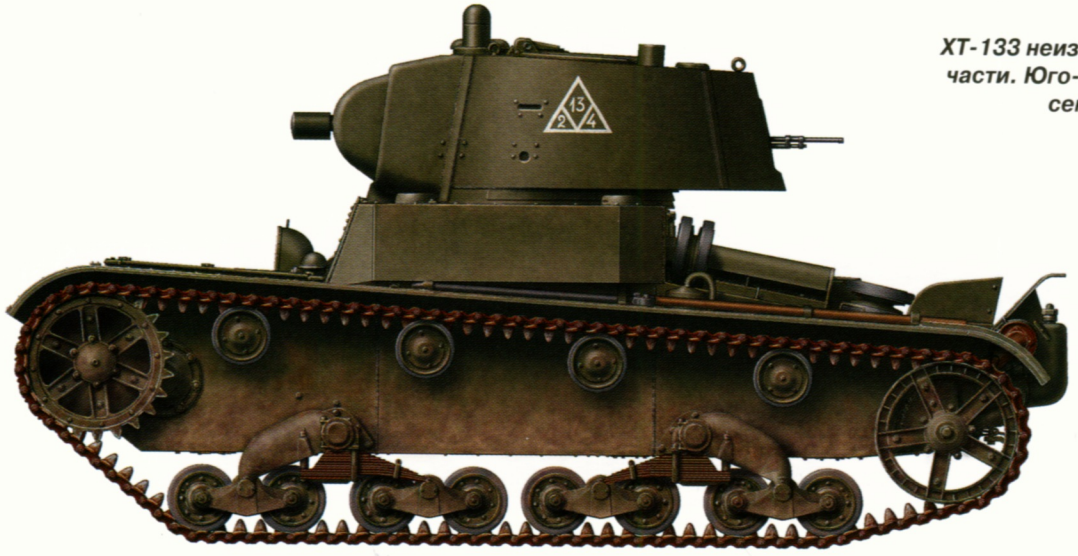
ХТ-130 из состава 210-го отдельного химического танкового батальона 7-й армии. Карельский перешеек, февраль 1940 года. Машина имеет камуфляж в виде белых полос.



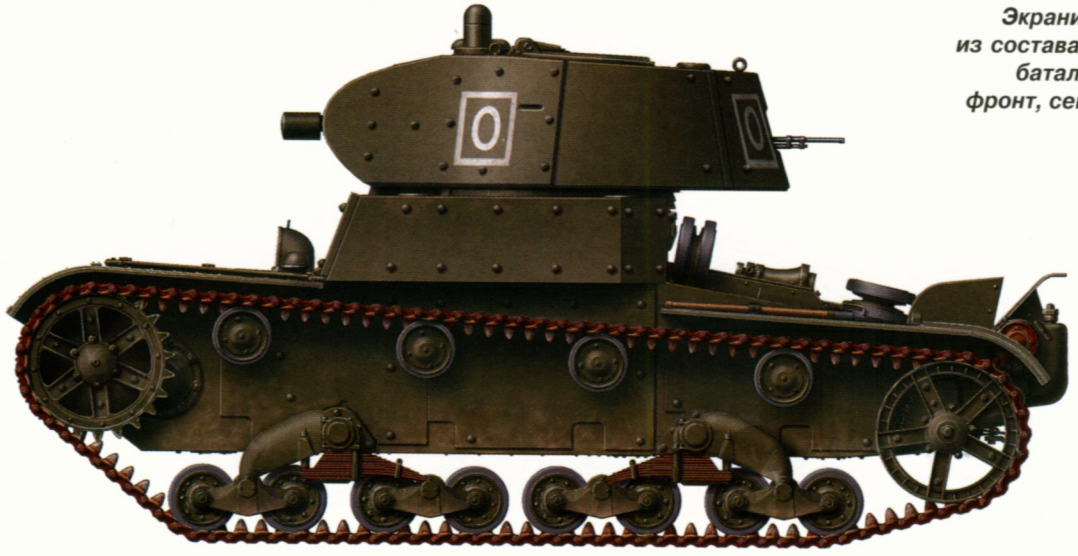
Трофейный ХТ-130 отдельного танкового батальона финской армии. Весна 1940 года. Машина имеет тактическое обозначение в виде бело-голубых полос цвета государственного флага Финляндии.

Рис. С. Игнатьева

ХТ-130 неизвестной танковой части. Западный Особый военный округ, июнь 1941 года. Машина имеет камуфляж в виде широких коричневых полос и звездочку на башне и лобовом листе корпуса.



ХТ-133 неизвестной танковой части. Юго-Западный фронт, сентябрь 1941 года.

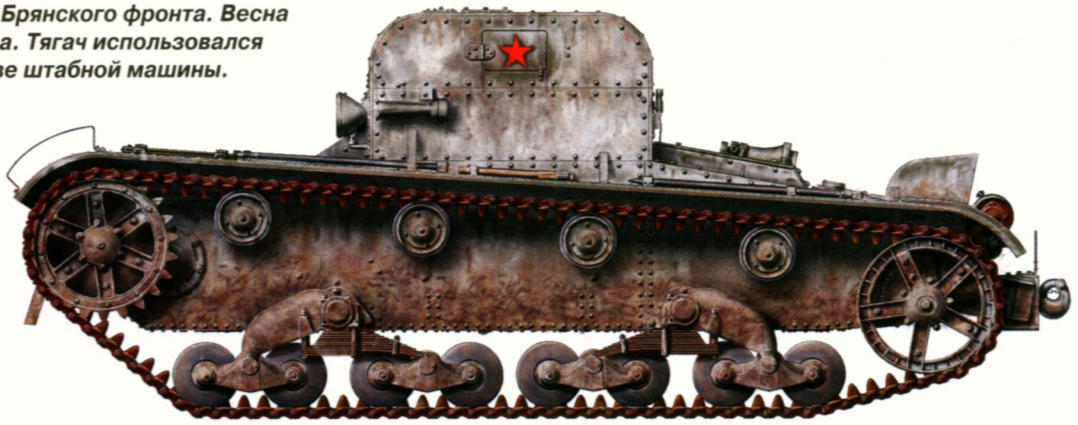


Экранированный ХТ-133 из состава 107-го танкового батальона. Карельский фронт, сентябрь 1941 года.

Рис. С. Игнатьева

Самоходная установка СУ-5-2 из состава 2-й механизированной бригады Отдельной Дальневосточной армии. Район озера Хасан, август 1938 года.

Тягач (с бронированным верхом) на базе Т-26 из состава 150-й танковой бригады Брянского фронта. Весна 1942 года. Тягач использовался в качестве штабной машины.



Самоходная установка 76-мм полковой пушки на шасси Т-26. Ленинградский фронт, предположительно 220-я танковая бригада, зима 1943 года. Машина имеет камуфляж в виде широких белых порос.

Рис. С. Игнатьева

равление телетанками велось со специальных пультов автономного управления танком (ПАУТ), которые могли размещаться как стационарно, так и на каком-то движущемся объекте (например на самолете). Причем ПАУТ позволял управлять не только одним, но и большим количеством телетанков сразу.

Учения, проведенные 3 – 11 октября 1933 года были более масштабными. В них участвовало 35 телетанков из них 33 Т-26 и 2 Т-18 (МС-1). К этому времени были созданы специальные танки управления (ТУ). Последние представляли собой обычные танки, оснащенные оборудованием для передачи команд телетанку. Телетанк с танком управления составляли так называемую телемеханическую группу. В боевой обстановке экипаж, находясь в танке управления, вел телетанк по выбранному маршруту и управлял его действиями. Следует отметить, что при отключении телемеханической аппаратуры (что не занимало много времени) телетанки могли действовать как обычные линейные, для чего их также комплектовали экипажами.

Т-26, участвовавшие в октябрьских учениях 1933 года, были оснащены телемеханической аппаратурой конструкции ЦЛПС и НИИСЭМ. Телетанки с ЦЛПС были трех типов: «Пирит – 1», «Пирит – 2» и ТАХМ.

«Пирит – 1» (или «оборудование ЦЛПС образца 1932 года») устанавливалось на двухбашенных Т-26. Эта аппаратура позволяла выполнять 10 команд: «вправо», «влево», «включение стартера», «включение фрикциона», «выключение фрикциона», «1-я скорость», «2-я скорость» и три команды синхронного управления (использовались при управлении несколькими телетанками с одного танка управления). Для передачи сигналов танк управления оборудовался штыревой антенной диаметром 25 мм и высотой 1,5 м, установленной на корпусе за башнями. Приемная антенна высотой всего 15 см крепилась на левой башне телетанка. Аппаратура «Пирит – 2» (или «оборудование ЦЛПС образца 1933 года») позволяла выполнять уже 15 команд. Внешне же и телетанки и танки управления оставались такими же, как и машины с «Пирит – 1». Всего было изготовлено 15 телетанков и 15 танков управления с аппаратурой «Пирит – 1» и «Пирит – 2».

Танк ТАХМ был изготовлен в одном экземпляре. Он оснащался оборудованием «Пирит – 1» и установкой химического оборудования. Баллоны емкостью 400 л позволяли сделать из огнемета 15 – 30 выстрелов дальностью 12 – 18 м, а также могли использоваться для постановки дымовых завес.

Машины с аппаратурой НИИСЭМ были изготовлены на базе однобашенных Т-26 с поручневой антенной. Причем для передачи команд использовались стандартная танковая рация 71-ТК, что упрощало конструкцию телемеханической группы. Кроме того, на крыше башни устанавливалась дополнительная штыревая антенна высотой 50 см. Всего был изготовлен один танк управления и один телетанк с оборудованием НИИСЭМ.

В выводах, сделанных после проведения опытных учений телетанков в Ленинградском военном округе, было сказано следующее:

«Система радиолиний НИИСЭМ показала большую надежность и является тактически более приемлемой, чем ЦЛПС».

В 1934 году, в целях более успешного проектирования новых образцов, в Москве на базе НИИСЭМ создается Научно-исследовательский институт № 20. Ему передаются все работы по телетанкам из ЦЛПС и Остехбюро. В 1935 году НИИ № 20 разрабатывает аппаратуру ТОЗ – IV для танков Т-26, которая успешно прошла испытания и была принята на вооружение. К концу 1936 года завод № 174 изготовил 37 телемеханических групп

Танк управления с аппаратурой «Пирит — 1» конструкции ЦЛПС. Ленинград, осень 1933 года. На подбашенном листе корпуса установлена 2-метровая металлическая антенна, укрепленная растяжками (АСКМ).

(37 телетанков и 37 танков управления). Специальное оборудование ТО3-IV было поставлено с завода № 192 наркомата связи.

Согласно директивы Генерального Штаба РККА телетанки поступают в тяжелые танковые бригады Резерва Главного Командования. Их предполагалось использовать для разведки минных полей, противотанковых препятствий и устройства проходов в них, уничтожения ДОТ, огнеметания и постановки дымовых завес, снятия экипажей с подбитых танков. По состоянию на 1 октября 1936 года телетанки поступили в следующие части:

«1-я тяжелая танковая бригада, г. Смоленск – 7 ТТ, 7 ТУ;

4-я тяжелая танковая бригада, г. Киев – 7 ТТ, 7 ТУ;

5-я тяжелая танковая бригада, г. Харьков – 3 ТТ, 3 ТУ;

6-я тяжелая танковая бригада имени Кирова, г. Слуцк Ленинградской области – 8 ТТ, 8 ТУ;

Отдельный учебный танковый батальон, г. Мытищи Московской области – 2 ТТ, 2 ТУ;

Школа связи ЛВО, г. Ленинград – 2 ТТ, 2 ТУ;

Военная электро-техническая академия, г. Ленинград – 1 ТТ, 1 ТУ;

Военная академия механизации и моторизации имени Сталина, г. Москва – 3 ТТ, 2 ТУ.

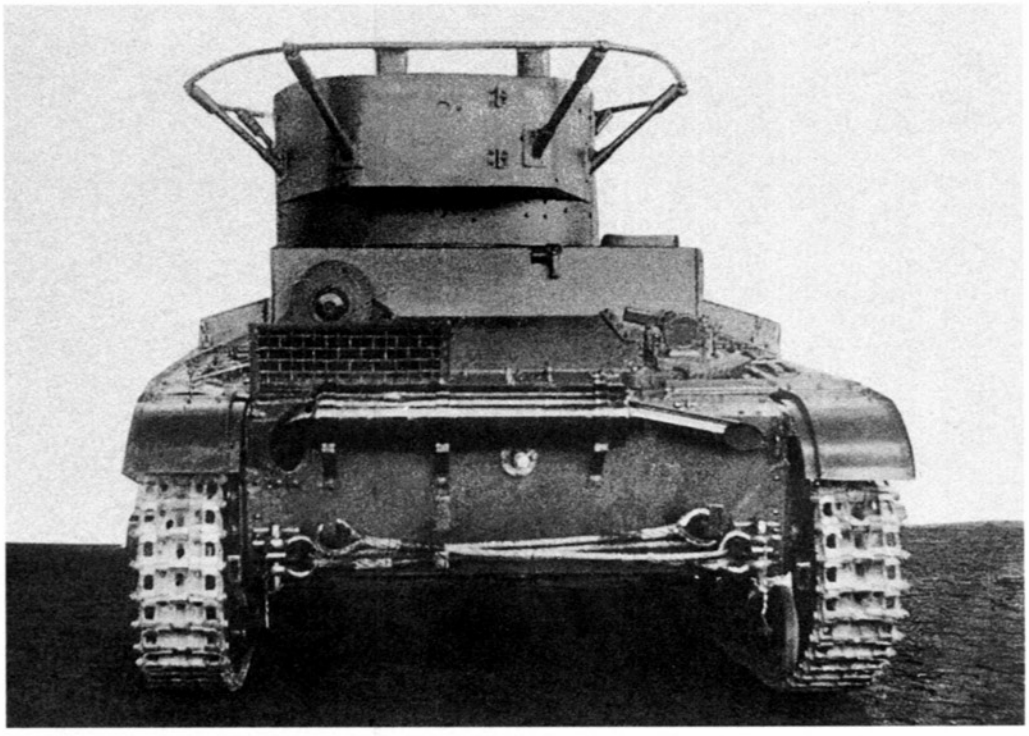
Всего по РККА: 33 телетанка, 32 танка управления».

Телетанк с аппаратурой ТО3-IV внешне был похож на ХТ-130 и оснащался тем же химическим оборудованием. Внешним отличием телетанка было наличие двух штыревых антенн, установленных на крыше башни. Танк управления изготавливался на базе радийного Т-26 с поручневой антенной. Кроме того, на крыше башни имелось два дополнительных антенных ввода. Основное вооружение – 45-мм пушка и пулемет – были сохранены.

В 1937 году в НИИ № 20 под руководством инженера Свирщевского был создан усовершенствованный образец телемеханической аппаратуры ТО3 – VI для танков Т-26. В течение следующего года завод № 192 изготовил 55 комплектов аппаратуры, а завод изготовил 27 танков управления и 28 телетанков с ТО3 – VI.

В отличие от Т-26 с ТО3 – IV, новые телетанки изготавливались на базе обычных линейных Т-26. При этом пушка демонтировалась, и на ее место устанавливался химический прибор КС-25. Он мог использоваться для огнеметания или постановки дымовых завес. В походном положении КС-25 втягивался внутрь башни, а перед производством выстрела выдвигался. Спаренная пулеметная установка была сохранена.

В это время командование Красной Армии уделяло большое значение развитию телеуправляемых танков, для подготовки экипа-



Танк управления телемеханической группой с аппаратурой ТО3 – IV, вид сзади. 1935 год. На башне танка видны два антенных ввода, что служило единственным внешним отличием танков управления от обычных радийных Т-26 (РГАЭ).

жей которых было создано специальное учебное заведение – Ульяновское училище особой техники.

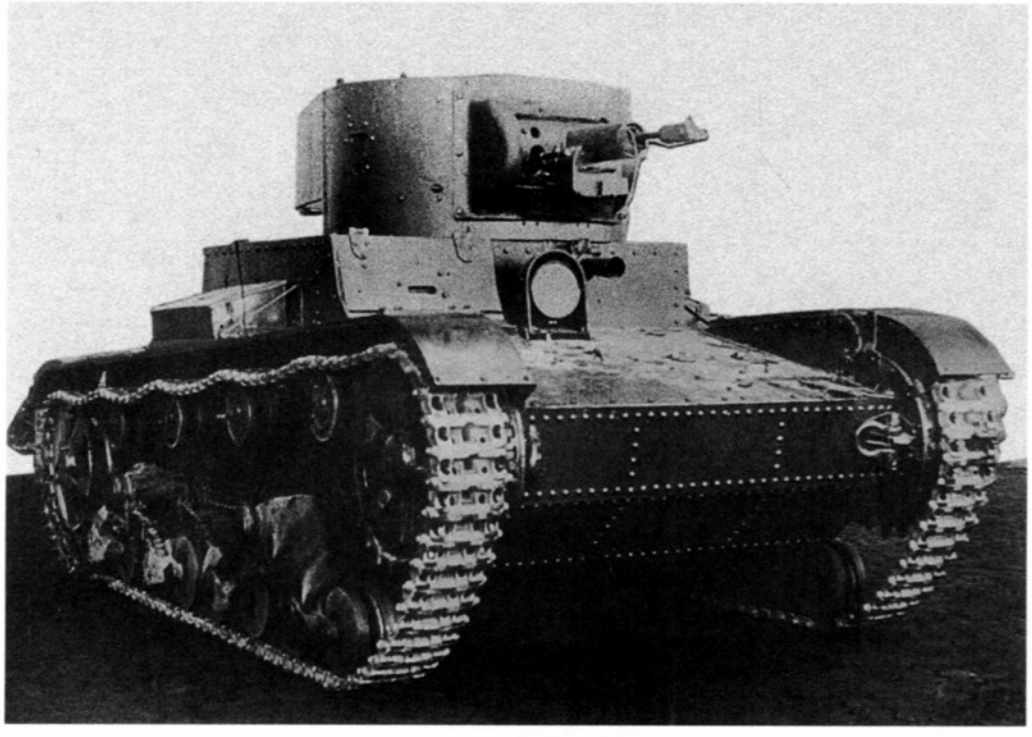
В ходе реорганизации танковых войск Красной Армии в 1938 – 1939 годах было сформировано два отдельных батальона телетанков – 217 и 152-й, входивших в состав 30 и 36-й танковых бригад соответственно. В сентябре 1939 года 152-й батальон участвовал в «освободительном» походе в Западную Украину. Правда, тут телеуправление не применялось и телетанки действовали как обычные линейные.

После начала советско-финляндской войны на Карельский перешеек прибыл 217-й отдельный танковый батальон под командованием старшего лейтенанта Лебедева (по 32 телетанка и танка управления Т-26) и 7-я специальная рота из состава 20-й тяжелой танковой бригады (7 Т-26 с ТОЗ – IV). Но из-за сильнопересеченной местности и мощных противотанковых заграждений эффективность их использования оказалась достаточно низкой.

10 декабря 1939 года 217-й танковый батальон поступил в распоряжение 20-й тяжелой танковой бригады. 17 декабря 1-я рота 217-го батальона поддерживала на рычагах (ручное управление) пехоту 123-й стрелковой дивизии, а затем повела под радиоуправлением три телетанка. Так как проходов в надолбах не было, рота вернулась назад, при этом одна машина была потеряна. 2 и 3-я роты пустили под радиоуправлением пять телетанков без предварительной разведки местности. Вместе с ТТ-26 шли Т-28 20-й танковой бригады. У надолбов машины попали под сильный артиллерийский огонь, и все 5 телетанков были подбиты. В дальнейшем 2-я и 3-я роты были приданы 650-му стрелковому полку и поддерживали пехоту на ручном управлении, действуя как обычные танки. С 21 декабря 1939 года 217-й батальон был выведен в тыл, где занимался эвакуацией и ремонтом боевых машин и боевой подготовкой.

10 февраля 1940 года было получено приказание начальника Автобронетанковых войск 7-й армии о подготовке трех телетанков для подрыва ДОТ в районе Хоттинен. Танки были начинены взрывчаткой, командиры телемеханических групп провели разведку боевых курсов. После этого один телетанк направили к ДОТ № 35, не доходя до которого он был подбит и взорвался. После этого два других телетанка вернули на исходные позиции и разрядили.

14-18 февраля рота телетанков использовалась для вскрытия системы минных полей, потеряв от мин четыре машины. С 18 февраля батальон был выведен в резерв и в дальнейших боевых действиях не участвовал. Потери за весь период боев составили: 14 убитых, 16 раненых, выведено из строя 42 танка, из них 6 безвозвратно, 21 отправлен



Телетанк с аппаратурой ТОЗ-VI, общий вид. 1937 год. Хорошо виден брандспойт химического прибора КС-25, установленного в башне вместо 45-мм орудия (РГАЭ).

в капитальный ремонт и 15 восстановлено в батальоне.

Танки 7-я спецроты 20-й тяжелой танковой бригады в ходе боевых действий использовалась как обычные линейные машины, так как телемеханическая аппаратура была сильно изношена.

Первый же опыт боевого применения телетанков на Карельском перешейке показал, что из-за слабого бронирования они не могут выполнять поставленных перед ними задач. Поэтому по заданию Автобронетанкового управления РККА завод № 185 имени Кирова разработал телемеханическую группу, предназначенную для подрыва противотанковых препятствий и ДОТ. Эти машины, разработанные по проекту военинженера 2-го ранга А. Кравцова.

В качестве базы использовались танки Т-26 с установленной на них новой телемеханической аппаратурой ТОЗ – VIII конструкции НИИ № 20. Башни и вооружение были демонтированы, машины получили дополнительные экраны из 50-мм брони и усиленную ходовую часть по типу танка Т-26-5 (см. главу «На пике карьеры», стр. 48). Кроме того, на телетанке было смонтировано приспособление для перевозки, сбрасывания и подрыва специальных броневых ящиков с 300 – 700 кг зарядом взрывчатки. Боевая масса машин составила 13 (телетанк) и 14 (танк управления) тонн соответственно.

28 февраля 1940 года группа «Подрывник» убыла на Карельский перешеек, однако, в боевых действиях участия не принимала. Ее испытания, проведенные 217-м батальоном в районе Сумма, показали хороший результат. Например, заряд в 300 кг, сброшенный на линию из пяти рядов надолб, полностью уничтожил их, проделав проход шириной 8 метров. Заряд в 700 кг, сброшенный в 50 см от передней стенки ДОТ, при подрыве разрушал ее полностью. Вместе с тем стало ясно, что точное наведение телетанка на цель в условиях Карельского перешейка (лес, сильно пересеченная местность) невозможно, и для этого требуется ручное управление.

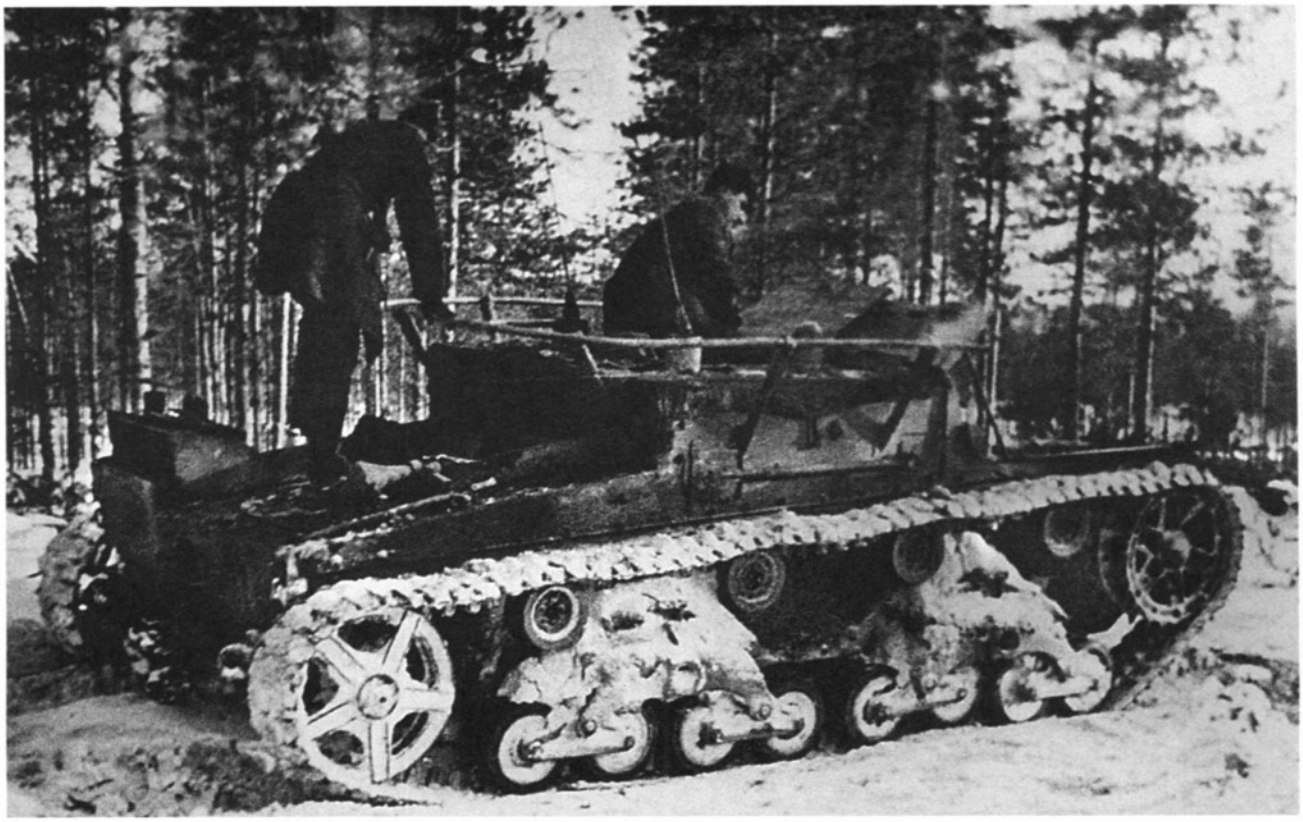
С 26 по 29 августа 1940 года группа «Подрывник» прошла испытания на НИБТ полигоне. В выводах по результатам испытаний отмечалось, что «при телеуправлении по радио на расстоянии между телетанком и танком управления 400 – 500 м можно точно навести на цель при условии хорошей видимости цели из танка управления». Проходимость и маневренность группы «Подрывник» оказалась ниже, чем у Т-26 – машины были сильно перегружены дополнительной броней, а мощность двигателя и трансмиссия остались прежними. Тем не менее, комиссия высказала предложение об изготовлении в 1940 году «опытной партии телетанков-подрывников» из 12 машин (6 телетанков и 6 танков управления). Однако осенью 1940 года работы по группе «Подрывник» прекратили.

С 3 по 10 декабря 1940 года на полигоне специальной технике в подмосковных Мытищах прошла заводское испытание телемеханическая группа танков Т-26 с аппаратурой ТОЗ-VIII. Единственным их внешним отличием от машин с ТОЗ-VI было отсутствие поручневой антенны на танке управления. Всего было сделано 7 заездов общей продолжительностью 33 часа. Из 3000 переданных телетанку команд он выполнил 2994, или 99,8 %. Этот показатель свидетельствовал о достаточно высокой надежности работы телемеханической аппаратуры. Испытания Т-26 с ТОЗ-VIII продолжились и в 1941 году вплоть до начала Великой Отечественной войны.

31 мая 1940 года директивой народного комиссариата обороны № 0/1/104353 217-й отдельный телетанковый батальон предполагалось реорганизовать по штату № 11/800 в огнеметный танковый батальон. По этому поводу начальник АБТУ РККА Я. Федоренко направил в НКО письмо следующего содержания:

«Прошу распоряжения о реорганизации 217-го танкового батальона по штатам

Подбитый телетанк с аппаратурой ТОЗ-IV из состава 217-го отдельного танкового батальона. Карельский перешеек, февраль 1940 года. Хорошо видны два антенных ввода на крыше башни. Обратите внимание, что машина имеет двухцветный камуфляж (РГАКФД).



Танк управления из состава телемеханической группы «Подрывник». Карельский перешеек, март 1940 года (АСКМ).

10/992, утвержденным для 152-го телетанкового батальона при 36-й отдельной танковой бригаде, так как 217 и 152-й батальоны совершенно одинаковы как по вооружению, так и по назначению».

Однако, в связи с начавшимся летом 1940 года формированием в Красной Армии механизированных корпусов, 36-я танковая бригада вошла в состав 4-го мехкорпуса, а 217-й батальон телетанков переформировали в 51-й отдельный танковый батальон Московского военного округа, расквартированный в Мытищах. Он служил базой НИИ № 20 для разработки и испытаний новых типов спецаппаратуры.

Имелись телетанки и в некоторых дивизиях других механизированных корпусов, куда они попали в составе танковых бригад, на базе которых формировались мехкорпуса. При этом специальных подразделений из телетанков не создавалось, они числились наряду с обычными линейными боевыми машинами. К этому времени на большей части из них спецаппаратура вышла из строя или требовала регулировки. Кроме того, в 1938 – 1939 годах часть телетанков выпуска 1933 – 1936 годов была сдана на склады, а на части машин телемеханическая аппаратура была демонтирована.

Машины, находившиеся в составе приграничных военных округов, были потеряны в первые недели войны.

О судьбе 51-го отдельного танкового батальона удалось найти только один документ. 24 ноября 1941 года генерал-лейтенант танковых войск Федоренко направил наркому обороны Сталину донесение следующего содержания:

«Секретарь Рязанского обкома сообщил мне, что противник занял Михайлов и продолжает наступление на Рязань. Со своей стороны считаю необходимым направить в район Рязань 23-й дивизион бронепоездов, находящийся в резерве в Москве. Кроме того, на станции Рязань стоит железнодорожный эшелон с погруженным батальоном телетанков в количестве 62 штуки, надлежащих отправке в Сызрань.

Из числа 62 танков 32 Т-26 пушечных с 45-мм орудиями со спецаппаратурой (речь идет о танках управления. – **Прим. автора**), которые при крайнем только случае можно разгрузить и оставить для обороны г. Рязань, а остальные телетанки отправить по назначению.

По данному вопросу прошу Вашего решения».

Дальнейшую судьбу этих машин автору проследить не удалось.

Самоходная установка СУ-1, общий вид. Ленинград, зима 1931 года (АСКМ).

САМОХОДНО-АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ УСТАНОВКИ

СУ-1. Весной 1931 года конструкторское бюро завода «Большевик» получило задание на проектирование самоходной установки 76-мм полковой пушки на шасси танка Т-26. Тактико-технические требования были выданы научно-техническим комитетом УММ РККА. В октябре того же года опытный образец машины, получивший обозначение СУ-1, был готов.

СУ-1 представляла собой полностью бронированную машину, вооружение которой состояло из 76,2-мм полковой пушки обр. 1927 года с укороченным до 500 мм откатом. Орудие монтировалось в рубке на «временно приспособленной» тумбе бронеавтомобиля «Гарфорд» времен Первой мировой войны. Углы обстрела составляли от -11 до +7 градусов по вертикали и 24 градуса по горизонтали. Посадка экипажа, состоящего из трех человек, осуществлялась через двери в бортах рубки. Для наблюдения за полем боя на крыше была установлена командирская башенка с люком. Ходовая часть, двигатель и трансмиссия базового танка остались без изменений.

Из-за ряда недоработок и неисправностей, полигонные испытания СУ-1 прошли только 26 – 28 ноября 1931 года. Всего было сделано 49 выстрелов, причем как с места, так и «с хода на 2 и 3-й скоростях, при этом никакого ощутимого воздействия на машину выстрелы не оказали». Комиссия, проводившая испытания, в своих выводах отмечала следующее:

«1. Самоходная установка испытание стрельбой выдержала.

2. Меткость орудия даже улучшилась против табличной.

3. Стрельба на ходовой части никак не отразилась».

Тем не менее, у СУ-1 обнаружилось и большое количество недостатков – неудобство работы экипажа, отсутствие специальных гнезд для размещения боекомплекта (на испытаниях снаряды перевозились в ящиках) и пулемета для самообороны в ближнем бою.

По решению руководства УММ и АУ РКАА завод «Большевик» должен был доработать самоходную установку и подготовить выпуск партии в 100 машин. Но в мае 1932 года все работы по СУ-1 были свернуты, так как началось проектирование установки на Т-26 башни с 76-мм орудием.

АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ТАНК АТ-1. В 1934 году на заводе № 185 имени Кирова начались работы по созданию танка артиллерийской поддержки на базе Т-26, получившего обозначение АТ-1 (артиллерийский танк). Предполагалось, что новая машина поступит на замену танку Т-26-4, серийный выпуск которых так и не удалось развернуть. В качестве основного вооружения АТ-1 предполагалось использовать 76-мм пушку ПС-3 конструкции П. Сячентова. Эта артсистема была спроектирована как специальное танковое орудие, имело телескопический и панорамный прицелы и ножной спуск. По мощности ПС-3 превосходила 76-мм пушку обр. 1927 года, установленную на танках Т-26-4. Работы по проектированию АТ-1 велись под руководством начальника конструкторского отдела по самоходным установкам опытного завода № 185 имени Кирова П. Сячентов. Весной 1935 года было изготовлено два опытных образца.

АТ-1 представлял собой закрытую самоходную установку массой 9,6 т. Боевое отделение находилось в рубке, изготовленной из бронелистов 6 – 15 мм и смонтированной в средней части машины. Вооружение состояло из 76-мм пушки ПС-3, установленной на тумбе, и пулемета ДТ в шаровой установки справа от орудия (на второй машине была установлена 76-мм пушка Л-7). Еще один ДТ был запасным и мог использоваться экипажем для самообороны. Стрельба из него велась через специальные амбразуры в бортах и корме самоходки. Углы вертикального наведения орудия составляли от -5 до + 45 градусов, а горизонтальный обстрел мог вестись в секторе до 40 градусов без поворота машины. Боекомплект АТ-1 составлял 34 снарядов и 1827 патронов. Для посадки экипажа, состоящего из 4 человек, в крыше рубки имелось два люка. Кроме того, верхняя часть бортов и кормы рубки откидывалась на петлях. Такая конструкция обеспечивала быструю загрузку боеприпасов в АТ-1, а также хорошую вентиляцию при стрельбе с закрытых позиций. Двигатель, трансмиссия и ходовая часть остались такими же, как у танка Т-26.

Испытания АТ-1, проведенные весной – летом 1935 года показали хорошие результаты: скорострельность до 15 выстрелов в минуту, наибольшая дальность стрельбы с места 10550 метров, возможность ведения прицельного огня с хода. Поэтому руководство АБТУ РККА приняло решение о подготовке серийного производства АТ-1, для чего в 1936 году предполагалось выпустить установочную партию из 10 машин. Но из-за перегруженности завода № 174 программой по танкам Т-26 сделать этого не удалось. Поэтому производство АТ-1 перенесли на 1937 год.

В 1937 году П. Сячентов, ведущий конструктор по самоходным установкам завода № 185, был объявлен «врагом народа» и репрессирован. Это послужило причиной прекращения работ над многими образцами, спроектированными под его руководством. Среди прочих

Артиллерийский танк АТ-1 на полигоне во время проведения испытаний. Зима 1935 года. На фото машина с закрытыми бортовыми люками и орудием на максимальном угле снижения (АСКМ).

был поставлен крест и на АТ-1, хотя Ижорский завод уже изготовил 8 бронекорпусов, а завод № 174 начал сборку первых машин.

Три года спустя, в ходе советско-финляндской войны, одному из корпусов АТ-1 нашлось применение. В январе 1940 года по просьбе бойцов и командиров 35-й танковой бригады, ведущей боевые действий на Карельском перешейке, завод № 174 начал работы по проектированию «санитарного танка для эвакуации раненых бойцов с поля боя». Эта инициативная работа была одобрена начальником Автобронетанкового управления РККА Д. Павловым. В качестве базы был использован один из имевшихся на заводе корпусов АТ-1, который по месту, без чертежей, был переделан и приспособлен для перевозки раненых. Заводчане хотели подарить эту машину танкистам к празднику 23 февраля – дню Красной Армии. Но в связи с задержкой изготовления санитарный танк на фронт не попал. После окончания боевых действий санитарный Т-26 (так он именовался в документах завода № 174) был передан в Приволжский военный округ. Дальнейшая судьба машины неизвестна.

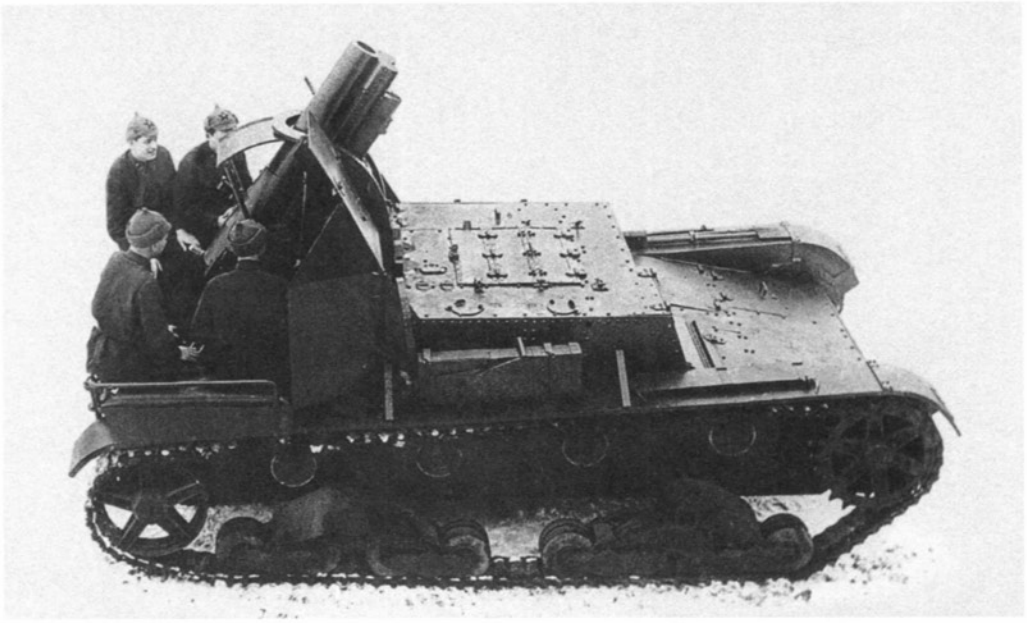
САМОХОДНЫЕ УСТАНОВКИ СУ-5 («МАЛЫЙ ТРИПЛЕКС»). 22 марта 1934 года постановлением Совета труда и обороны (СТО) при Совете народных комиссаров (СНК) СССР был утвержден план перевооружения Красной Армии современной артиллерийской техникой. Наряду с обычными образцами орудий предполагалось разработать и целую гамму самоходных артиллерийских систем.

Одной из задач было создание так называемого «малого триплекса» – трех типов различных артиллерийских орудий, установленных на едином шасси. Эти машины предполагалось использовать для огневой поддержки танковых и кавалерийских частей на поле боя. Работы по проектированию таких самоходок начались на заводе опытного машиностроения имени Кирова весной 1934 года. Общее руководство осуществляли П. Сячентов и С. Гинзбург, ответственным конструктором был Москвин. Первые три машины, получившие обозначение СУ-5-1, СУ-5-2 и СУ-5-3, были изготовлены к осени того же года.

Все самоходки имели единое шасси и различались главным образом вооружением: на СУ-5-1 стояла 76-мм пушка обр. 1902/30 года, на СУ-5-2 – 122-мм гаубица обр. 1910/1930 года и на СУ-5-5-3 – 152-мм дивизионная мортира обр. 1931 года. Углы горизонтального обстрела (без поворота машины) составляли 30 градусов (СУ-5-1, СУ-5-2) и 12 градусов (СУ-5-3), углы вертикального наведения – от -5 до + 60 градусов (СУ-5-1, СУ-5-2) и от 0 до +72 градусов (СУ-5-3).

Боевая масса СУ-5 составляла 10,2 – 10,35 т, экипаж состоял из пяти человек. В качестве базы использовалась ходовая часть, двига-

Опытный образец самоходной установки СУ-5-1 на огневой позиции, вид сверху с расчетом. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года. (АСКМ).



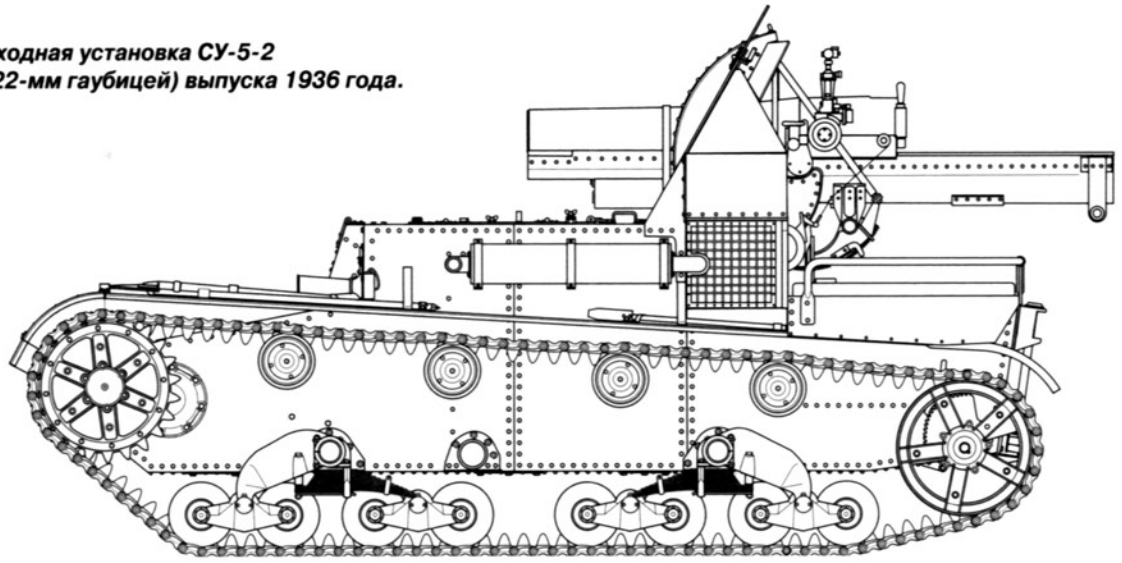
Опытный образец самоходной установки СУ-5-2 на огневой позиции с расчетом. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года (АСКМ).

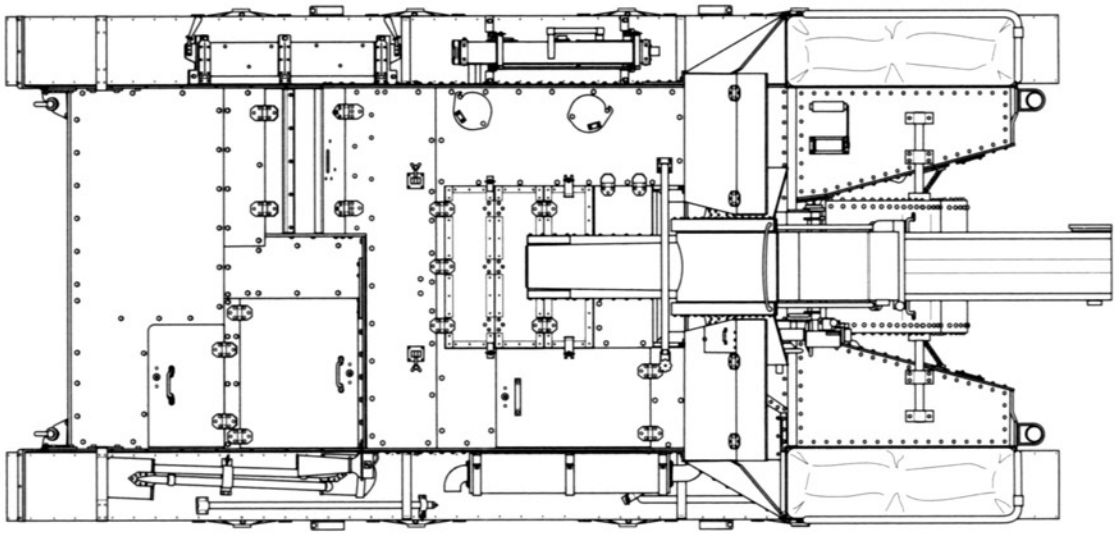
тель и трансмиссия танка Т-26. Корпус состоял из отделения управления, моторного и боевого. В отделении управления находилась трансмиссия и сиденье водителя. Моторное отделение находилось в средней части корпуса и отделялось от других бронированными перегородками. В нем находился двигатель (с укороченным карданным валом), главный фрикцион, вентилятор, радиатор, масляный и бензиновый баки. Последние отделялись перегородками от двигателя и друг от друга. Моторное отделение соединялось специальным карманом с боковыми отверстиями для выброса охлаждающего воздуха. В крыше имелось отверстие с броневыми жалюзи и два люка для доступа к карбюратору, свечам, клапанам и масляному фильтру.

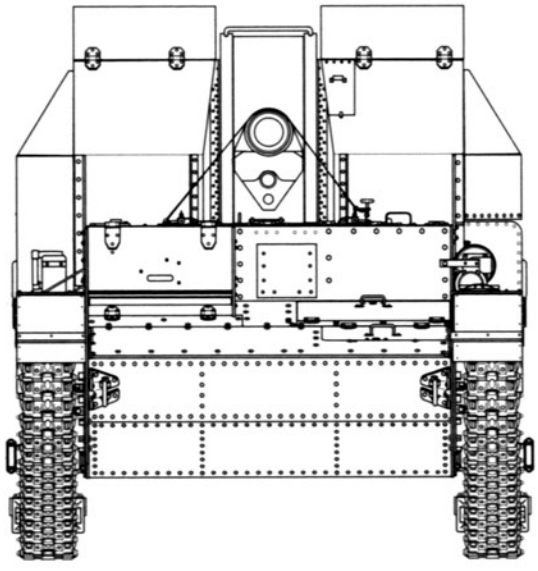
Боевое отделение находилось в корме машины. Здесь за 15-мм броневым щитом устанавливалось вооружение и места для расчета. Из всех самоходок только у СУ-5-1 имелся возимый боекомплект из 8 выстрелов. Для подвоза боеприпасов на поле боя предполагалось использовать бронированный подвозчик боеприпасов. Перед началом стрельбы у СУ-5 опускался на землю специальный сошник, а кроме него имелись и дополнительные упоры.

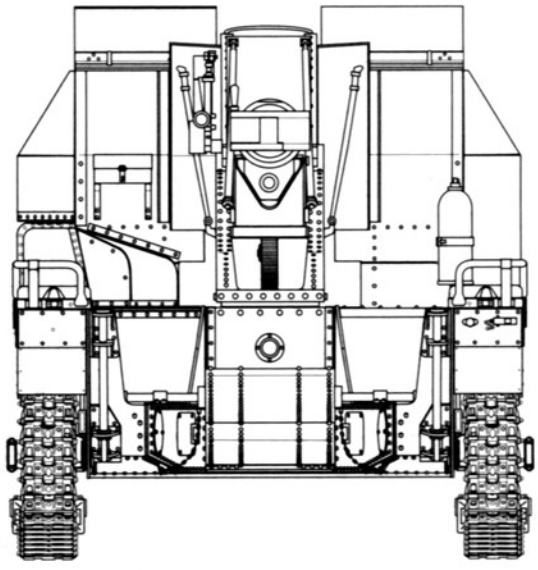
Опытный образец самоходной установки СУ-5-3 на огневой позиции, вид сверху с расчетом. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, осень 1935 года. (АСКМ).

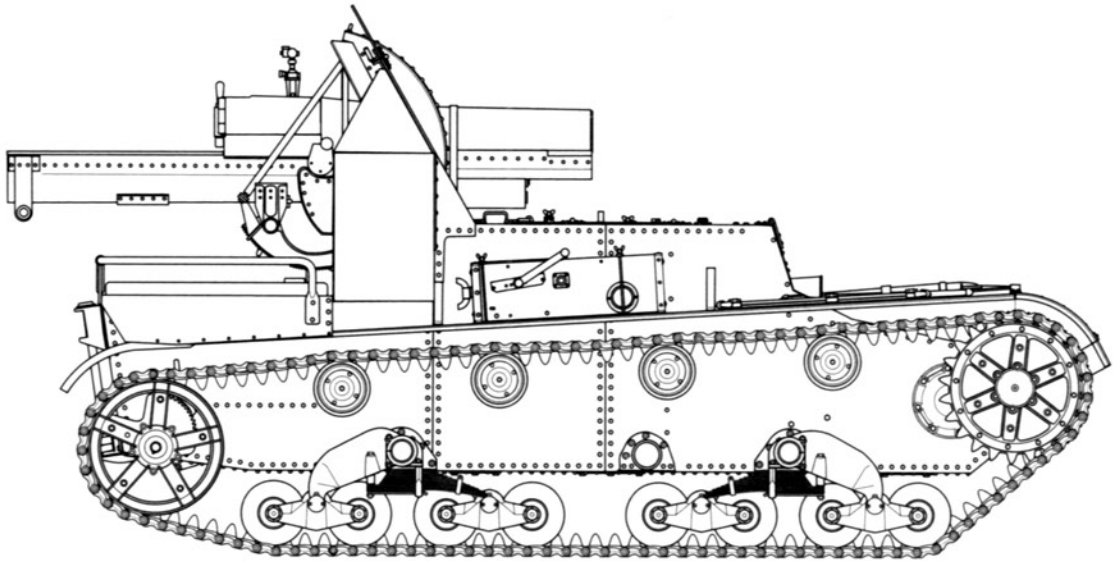
Самоходная установка СУ-5-2 (со 122-мм гаубицей) выпуска 1936 года.











Заводские испытания всех трех машин прошли с 1 октября по 29 декабря 1934 года. Всего самоходки прошли: СУ-5-1 – 296 км, СУ-5-2 – 206 км и СУ-5-3 – 189 км, причем последняя 1 ноября была отправлена на парад в Москву. Кроме пробегов, машины испытывались стрельбой – по 50 выстрелов СУ-5-1 и СУ-5-1 и 23 выстрела СУ-5-3. Выводы по результатам испытаний были сделаны следующие:

«Самоходные установки обладают тактической подвижностью, позволяющей им передвигаться по дорогам и вне дорог. Переход в боевое положение для 76 и 122-мм СУ-5 – немедленно, для 152-мм машины – 2-3 минуты (необходимость ведения стрельбы с упорами).

Недостатки: недостаточна прочность кронштейна, связывающего люльку с цапфовой обоймой, слабы бандажи опорных колес.

Все выявленные дефекты принципиального значения не имеют и вполне устранимы» (20).

В течение 1935 года завод № 185 вел интенсивные испытания опытных образцов СУ-5, внеся в их конструкцию большое количество изменений. В частности, на СУ-5-2 разместили возимый боекомплект, состоящий из 4 снарядов и 6 зарядов (122-мм гаубица имела раздельное заряжание).

Планом на 1936 год предполагалось изготовить партию из 30 СУ-5. Причем военные отдали предпочтение СУ-5-2 со 122-мм гаубицей: от СУ-5-1 отказались в пользу танка АТ-1, а для 152-мм гаубицы на СУ-5-3 оказалась слабоватым базовое шасси.

Первые десять серийных СУ-5-2 были собраны к лету 1936 года. Две из них тут же направили в 7-й механизированный корпус для прохождения войсковых испытаний, которые длились с 25 июня по 20 июля 1936 года в районе Луги. Пробег машин составил 988 и 1014 км, каждая из них сделала по 100 выстрелов. Результаты испытаний были следующими:

«1. СУ-5-2 войсковые испытания выдержали.

2. СУ-5-2 достаточно подвижны и прочны на походе, имеют достаточную проходимость по местности, устойчивы при стрельбе.

3. При внесении изменений и дополнений самоходные установки желательно принять на вооружение мехсоединений как артиллерию непосредственной поддержки.

4. Как правило, самоходные установки использовать с открытых позиций как артиллерию сопровождения.

Основные выявленные недостатки:

– увеличить возимый боекомплект до 10 снарядов;

– усилить рессоры;

– необходимо увеличить мощность двигателя, так как СУ-5 перегружена;

– перенести глушитель в другое место;

– оборудовать вентиляцией отделение водителя».

Часть этих недостатков удалось устранить в ходе изготовления оставшихся 20 СУ-5, но повысить мощность двигателя и усилить подвеску так и не удалось. Несколько последних машин, выпущенных осенью 1936 года, получили дополнительные броневые листы для прикрытия сидений орудийного расчета с боков.

Предполагалось внести в конструкцию СУ-5 изменения и улучшения по результатам войсковой эксплуатации, а затем начать их серийный выпуск. Но вместо этого в 1937 го-

Опытный образец самоходной установки СУ-6 в походном положении, общий вид. Ленинград, завод № 185 имени Кирова, лето 1935 года. (АСКМ).

ду все работы по программе «малый триплекс» были свернуты.

Самоходные установки СУ-5 поступили на вооружение механизированных корпусов и отдельных мехбригад. По состоянию на 1 января 1938 года они имелись в составе следующих соединений: 4 машины в 5-м мехкорпусе Московского военного округа, 4 в 4-й мехбригаде Белорусского военного округа, 4 в 8-й мехбригаде Киевского военного округа, 2 в 7-м мехкорпусе и 4 в 11-й мехбригаде Ленинградского военного округа, 5 во 2-й и 6 в 23-й мехбригадах Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии (ОКДВА), 2 машины находились на научно-испытательном артиллерийском полигоне и 1 в ремонте на заводе № 174.

В летом 1938 года, во время конфликта с японцами в районе озера Хасан, СУ-5 участвовали в боях в районе высот Заозерная и Безымянная, действуя в составе артиллерийских батарей 2 и 3-го танковых батальонов 2-й мехбригады ОКДВА. Так, 31 июля самоходки поддерживали огнем свои танки и пехоту. В документах об этом сказано следующее: «2-й танковый батальон совместно с частями 40-й стрелковой дивизии имел задачу уничтожить огневые точки противника на высоте Заозерная. Боевой порядок батальона был построен в три эшелона, в атаке участвовало 47 танков. Батарея 2-го танкового батальона (4 СУ-12 и 2 СУ-5) с открытых позиций поддерживали атаку танков.

3-й танковый батальон выступил в 15.15. Батарея (4 СУ-12 и 2 СУ-5) открыла огонь по противнику и выпустила 248 76-мм и 23 122-мм снаряда».

Из-за кратковременных боевых действий, которые уже 11 августа 1938 года закончились, применение СУ-5 носило весьма ограниченный характер. Несмотря на это, в отчетных документах отмечалось, что самоходные орудия оказали большую поддержку пехоте и танкам.

В сентябре 1939 года, во время «освободительного» похода в Западную Украину и Белоруссию, батарея СУ-5 из состава 32-й танковой бригады совершила 350-километровый марш, однако в боевых столкновениях с польскими частями машины не участвовали. После этого одна СУ-5 была отправлена в капитальный ремонт.

По состоянию на 1 июня 1941 года в Красной Армии имелось 28 СУ-5: 11 на Дальневосточном фронте, 9 в Киевском Особом и 8 в Западном Особом военных округах. Из них было исправно только 16 машин.

Каких-либо сведений об использовании СУ-5 в Великой Отечественной войне пока обнаружить не удалось. Все они были потеряны или брошены из-за неисправностей в первую неделю боев. Подтверждением этому может служить выписка из «Акта на потерянные боевые машины» 34-й танковой дивизии 8-го механизированного корпуса, в которой сказано: «Т-26 СУ-5 – 2 штуки, 1 (№ 91166) оставлена в г. Грудек-Ягелонский в ожидании ремонта из-за отсутствия экипажа, 1 (№ 916166) находилась на ремонте во Львове (была сдана в марте), судьба неизвестна».

САМОХОДНАЯ УСТАНОВКА СУ-6. Разработка самоходной установки для противовоздушной обороны механизированных соединений начались на Заводе опытного машиностроения имени Кирова после принятия

22 марта 1934 года постановления СТО при СНК СССР о перевооружении Красной Армии современной артиллерийской техникой. Руководил проектированием П. Сячентов, ведущим инженером по машине был Л. Троянов. Опытный образец, получивший индекс СУ-6 был готов в августе 1935 года и сразу же поступил на испытания.

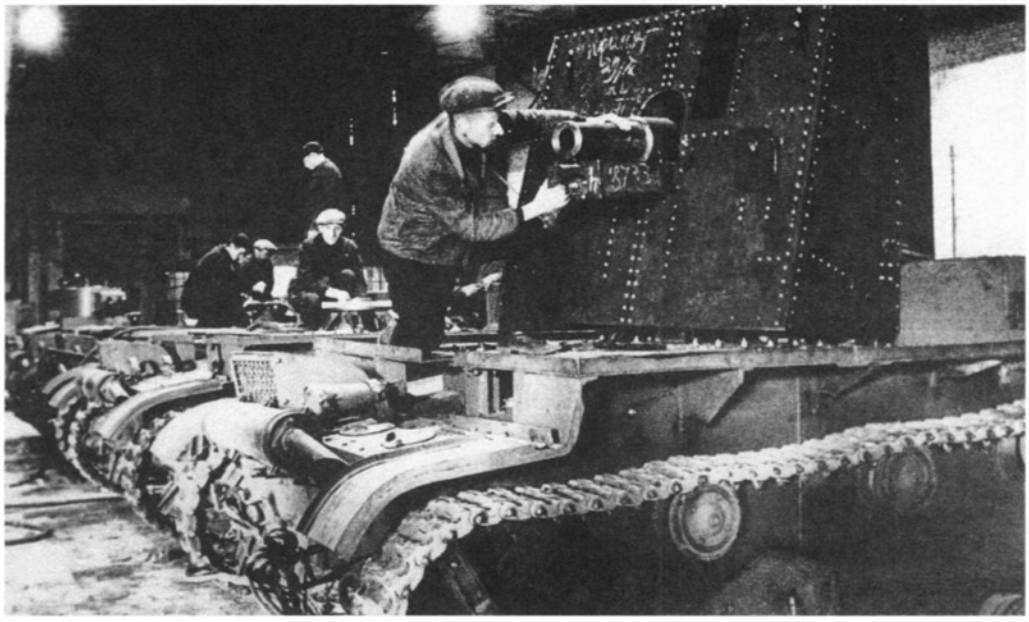
Машина представляла собой открытую самоходную установку, изготовленную с использованием узлов и агрегатов танка Т-26. От последнего использовались безо всяких изменений двигатель, главное сцепление, сочленения карданного вала, коробка перемены передач, бортовые фрикционы, тормоза и бортовые передачи. Корпус, склепанный из 6 – 8-мм брони, по сравнению с Т-26 был шире и длиннее. Для придания необходимой жесткости его усилили тремя поперечными перегородками, между которыми устанавливались складные сиденья расчета. На крыше корпуса, дополнительно укрепленной угольниками, болтами и заклепками крепилась тумба 76-мм зенитной пушки 3К. По бортам корпуса на петлях крепились борта из 6-мм брони, защищавшие экипаж от обстрела во время маршей. Во время стрельбы борта откидывались и удерживались специальными упорами. Задний и передний борта также откидывались, причем передний опускался внутрь и закрывал собой люки сидений командира и механика-водителя. Люки сидений расчета прикрывались специальными крышками, закрепленными на петлях. Таким образом, в боевом положении, при откидывании всех бортов и крышек, получалась довольно большая площадка, которая позволяла расчету 76-мм орудия работать без помех.

В ходовую часть было добавлено по одному опорному катку (на каждый борт), подрессоренному спиральной пружиной. Для уменьшения нагрузок на подвеску при стрельбе, на каждом борту был установлен специальный гидравлический выключатель, разгружавший рессоры и передававший нагрузку непосредственно на опорные катки.

Масса СУ-6 в боевом положении с экипажем из 6 человек составляла 11 т, максимальная скорость по шоссе 28 км/ч, запас хода 130 км. Помимо 76-мм зенитной пушки вооружение машины состояло из двух 7,72-мм пулеметов ДТ, установленных в переднем и заднем откидных бортах. Боекомплект составлял 48 снарядов и 1167 патронов.

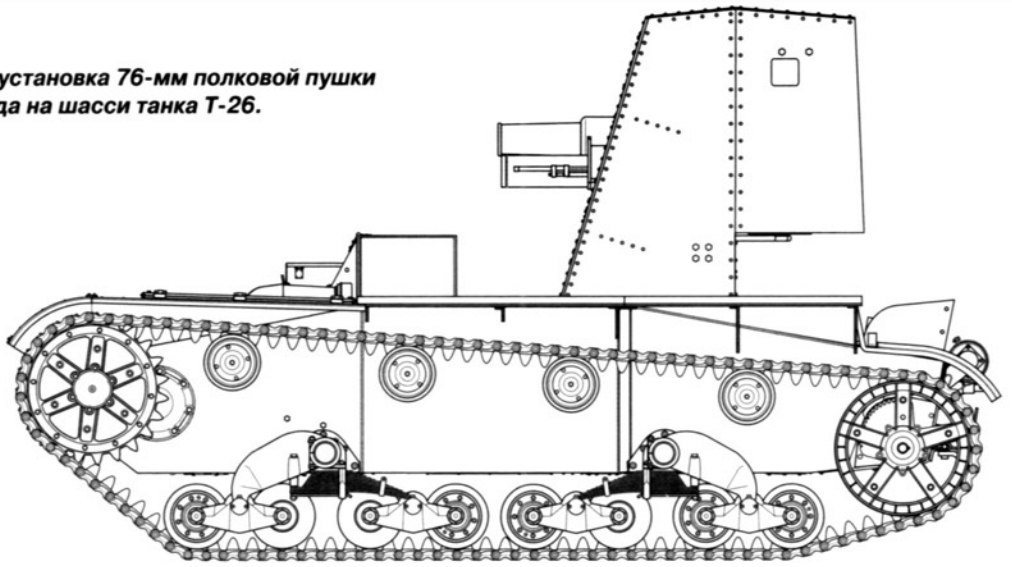
В ходе заводских испытаний СУ-6, проведенных с 12 сентября по 11 октября 1935 года, машина прошла 180 км и сделала 50 выстрелов. В выводах комиссии отмечалось следующее: «На основании проведенных испытаний можно считать, что образец вполне подготовлен к полигонным испытаниям. Дефектов и разрушений не обнаружено, кроме разрушения одного опорного катка».

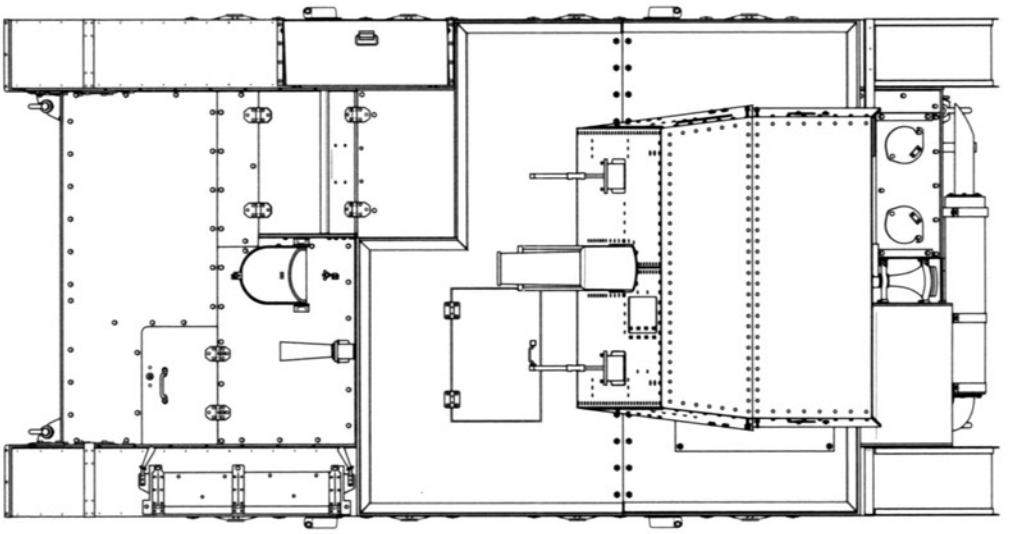
В конце 1935 года СУ-6 поступила на Научно-испытательный артиллерийский полигон. Из-за частых поломок машины испытания шли довольно долго, а их результаты оставляли желать лучшего. Всего СУ-6 прошла 750 км и сделала 416 выстрелов. При этом отмечалась малая мощность двигателя, который перегревался даже после 20 – 30-километровых маршей, неудовлетворительная прочность

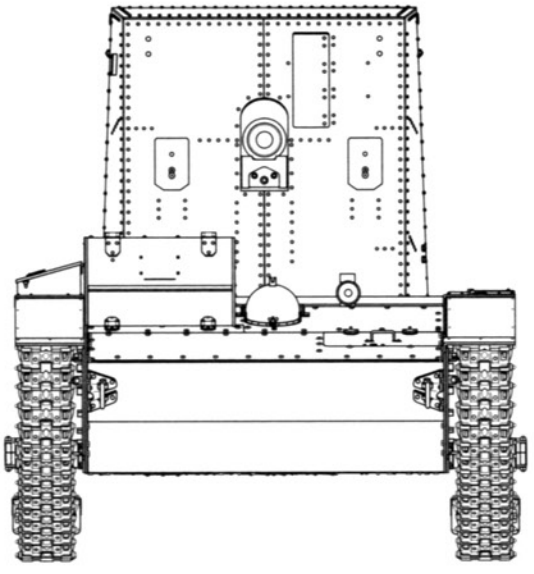


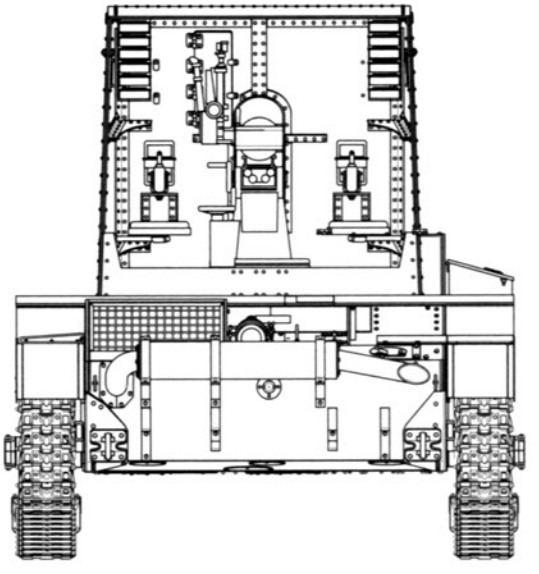
Установка 76-мм пушки на шасси Т-26. Ленинград, завод имени Кирова, осень 1941 года (РГАКФД).

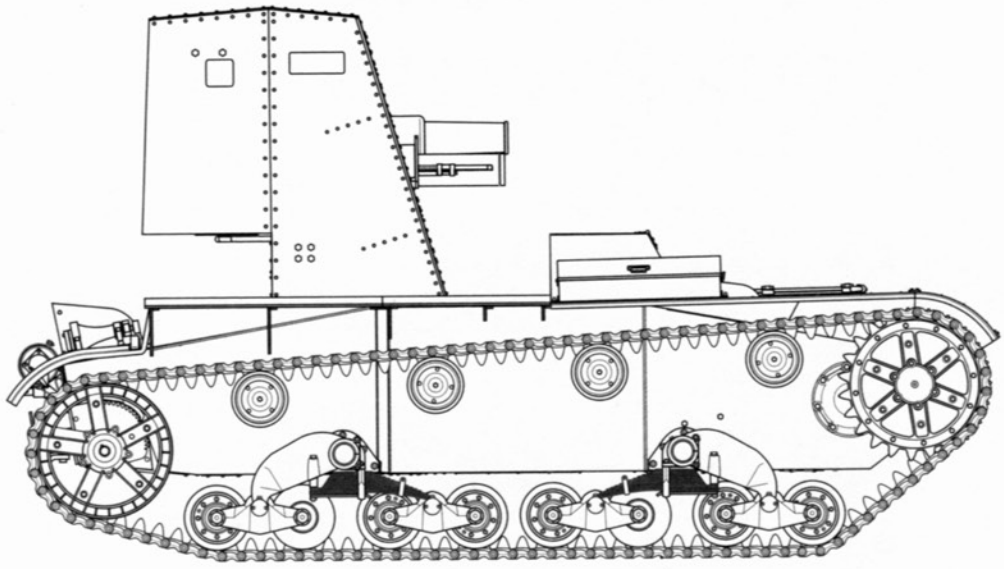
Самоходная установка 76-мм полковой пушки обр. 1927 года на шасси танка Т-26.











опорных катков и рессор подвески, низкая кучность при стрельбе, как с включенным, так и с выключенным подрессориванием, а также низкая устойчивость всей системы. Результат оказался неутешителен – комиссия сделала вывод о полной непригодности машины для использования в мехсоединениях.

В октябре – декабре 1936 года на СУ-6 вместо 76-мм пушки установили 37-мм зенитный автомат Б. Шпитального, изготовленный на заводе № 8. В конце того же года завод № 185 (бывший Опытный завод имени Кирова) получил заказ на изготовление 4 шасси СУ-6 для установки на них автоматов Шпитального. Однако в ходе испытаний первого образца выявились ненадежная работа автоматики, неудовлетворительную конструкцию системы питания и массу других недостатков. Поэтому дальнейшие работы по этой артсистеме свернули, а в январе 1937 года прекратили и сборку четырех шасси СУ-6.

ЛЕНИНГРАДСКИЕ СУ-Т-26. Кроме вышеуказанных, небольшое количество самоходок на базе Т-26 изготовили на предприятиях Ленинграда в 1941 году. Правда информация об этих машинах крайне скупа.

Так, в документах 124-й танковой бригады, сформированной в Ленинграде в сентябре 1941 года, имеется такая запись, датированная 15 октября: «В бригаде имеется 37-мм пушек – 5, из них две на шасси Т-26». Судя по имеющейся в распоряжении автора фото, на корпус Т-26 устанавливалась высокая прямоугольная рубка, верхняя часть бортов которой откидывалась на петлях. Обозначения этих САУ найти не удалось.

Помимо установок с 37-мм пушками, в Ленинграде изготавливались и другие самоходки. Судя по имеющимся фотографиям, в качестве базы использовались шасси Т-26 со снятой башней. Сверху был сделан металлический настил, на котором устанавливалась 76-мм полковая пушка обр. 1927 года. Орудие имели круговой обстрел и бронированный щит, прикрывавший расчет при обстреле. Изготовление таких установок велось на заводе подъемно-транспортного оборудования имени Кирова осенью 1941 года. Точное их обозначение установить не удалось: в документах они проходят как СУ-Т-26, Т-26-СУ, СУ-26 или просто как СУ-76. Согласно «Отчета оборонной промышленности ГК ВКП (б) о производстве техники и боеприпасов в Ленинграде», было изготовлено всего 14 СУ-26, но с каким вооружением не сказано. Если предположить, что 37-мм САУ было две, то остальные 12 – с 76-мм пушкой.

76-мм СУ-Т-26 поступали в танковые бригады Ленинградского фронта. Например, 12 января 1942 года в 124-ю танковую бригаду поступило «3 76-мм орудия на самоходных установках Т-26». 20 февраля 1942 года, во время атаки 124-й танковой бригадой немецких позиций в районе Виняголово было «подбито и сгорело 2 самоходных установки на шасси Т-26 (с 76 и 37-мм пушками)». Кроме 124-й бригады, 76-мм установки на Т-26 были и в составе 220-й танковой бригады: по состоянию на 17 мая 1942 года в ней имелось 4 таких установки, которые эксплуатировались вплоть до 1944 года.

БРОНИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ

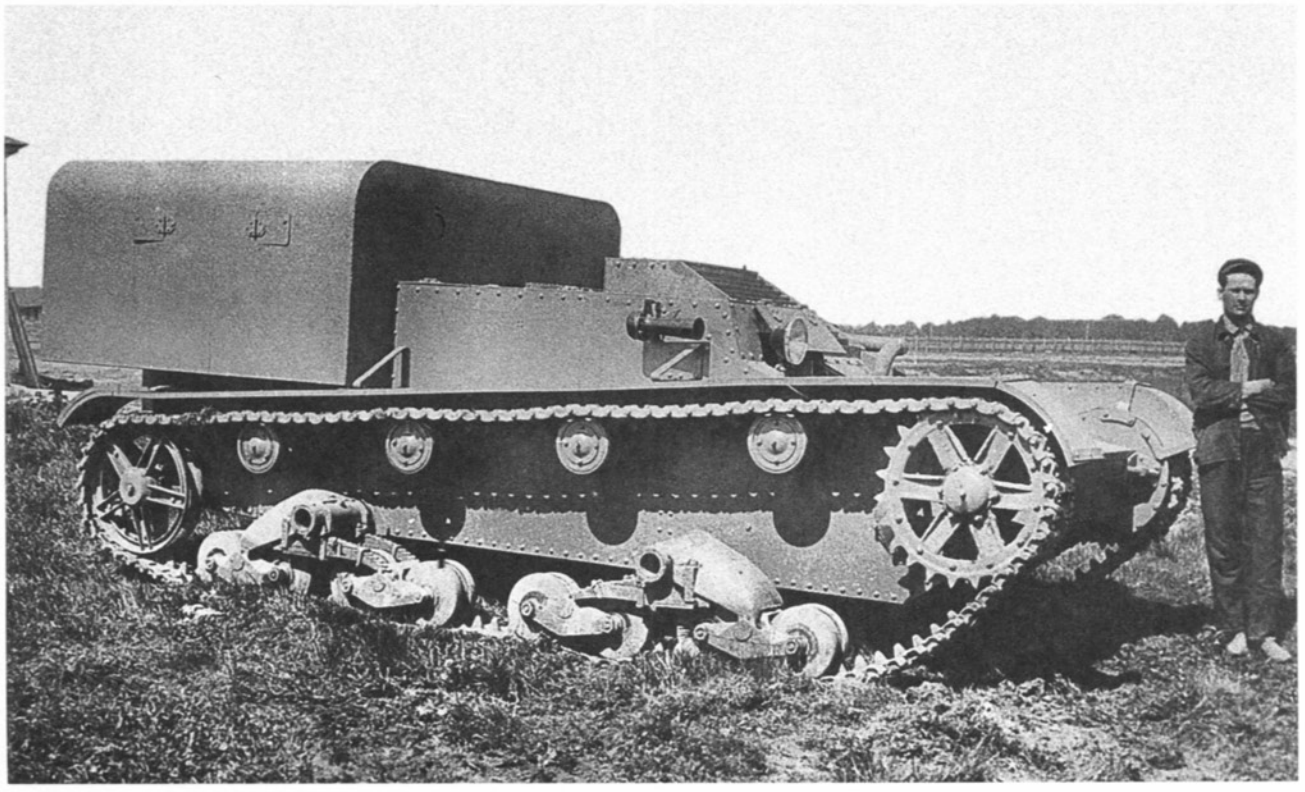
Выполняя требование «Системы танко-тракторного авто-броне-вооружения», различные конструкторские бюро приступили к проектированию бронированных транспортеров пехоты для механизированных соединений. 6 апреля 1932 года помощник начальника УММ РККА Г. Бокис докладывал о состоянии этих работ следующее: «Находится в изготовлении опытный образец бронированного транспортера на базе Т-26 с применением мотора «Геркулес» в 90 л.с. срок готовности – июль с.г.

Разрабатывается проект транспортера на шасси Т-26 вместимостью 13 человек. Проект будет готов в мае».

Однако работы затянулись. И только в начале 1933 года был готов первый образец, получивший индекс ТР-1. Разработкой ТР-1 занимались слушатели ВАММ имени Сталина, а изготовление опытного образца машины велось на Опытном заводе имени Кирова в Ленинграде.

Транспортер был выполнен на шасси Т-26, при этом двигатель и трансмиссия располагались спереди, а сзади устанавливалась бронированная кабина для перевозки десанта. В качестве силовой установки использовался двигатель водяного охлаждения «Геркулес», смонтированный в едином блоке с коробкой передач и главным фрикционом. Двигатель располагался в середине корпуса, слева от механика-водителя. Экипаж ТР-1 состоял из двух человек, размещавшихся друг за другом (механик-водитель и командир). В кабине для десанта могло разместиться 14 пехотинцев с винтовками и снаряжением. Для посадки солдат имелась дверь в корме, а для наблюдения за полем боя и стрельбы из винтовок 6 отверстий с крышками в стенках кабины. Бронирование машины составляло: 10 мм (моторная группа), 6 – 7 мм (кабина десанта) и 4 мм (крыша). Боевая масса ТР-1 (с экипажем и десантом из 14 человек достигала 9, 445 т, вооружения машина не имела.

В августе – октябре 1933 года транспортер прошел широкомасштабные испытания на НИБТ полигоне – пробег составил 310 км по бездорожью и 236 км по шоссе. При этом



Транспортер ТР-1 на полигоне перед проведением испытаний. Август 1933 года. Хорошо видна конструкция бронированной кабины для десанта (АСКМ).

Транспортер боеприпасов ТР-4-1 (зарядный ящик) во дворе завода имени Кирова. Ленинград, весна 1935 года. На крыше машины уложены две лопаты, пила (в специальном чехле) лом и приспособление для регулировки натяжения гусениц (АСКМ).

была достигнута максимальная скорость движения 24 км/ч (без десанта). В отчете о проведении испытаний отмечалось следующее: «При следовании с 14 человеками для стрельбы из люков можно пользоваться только револьверами, стрельба же из винтовок невозможна из-за тесноты. Только при наличии 5 человек можно обращаться с винтовками.

Кабина ТР-1 допускает перевозку боеприпасов в ящиках, при чем количество груза должно ограничиваться весом, не превышающем 1,2 т.

Недостатки:

1. Очень плохой доступ к мотору.
2. Катки нижних тележек часто выходят из строя, так как вес машины с экипажем больше веса Т-26 на 1 тонну.
3. Неудовлетворительная обзорность водителя, особенно в боковом отношении.
4. Охлаждение двигателя недостаточно.

Заключение. ТР-1 является удобной машиной для транспортирования пехоты и грузов. Машина отличается простотой и надежностью конструкции, обладает хорошей проходимостью и достаточной средней скоростью движения, мало отличной от Т-26. Необходимо уменьшить вес машины за счет уменьшения кабинки, сделать лучший доступ к мотору, изменить смотровые приборы водителя и усилить охлаждение».

Дальнейшие работы по совершенствованию ТР-1 были прекращены, так как в ноябре 1933 года на заводе Опытного машиностроения имени Кирова был изготовлен опытный образец транспортера ТР-4 более универсального назначения.

В отличие от ТР-1, в конструкции нового транспортера шасси и моторно-трансмиссионная группа Т-26 использовалось безо всяких изменений. Корпус, собранный из 10 мм (лоб, борт, корма) и 6 мм (днище и крыша) броневых листов был спроектирован заново. В его средней части располагалась бронированная рубка с двухстворчатой дверью для посадки пехоты в каждом борту. Кроме того, в днище машины находилось два десантных люка, открывавшихся во внутрь. Для вентиляции рубки в крыше имелось специальное отверстие, а в задней стенке устанавливался вентилятор, снаружи прикрытый броневым кожухом. Наблюдать за полем боя десантники могли через четыре смотровых окна, расположенных по углам рубки. Вооружение ТР-4 состояло из двух пулеметов ДТ (боекомплект 2814 патронов), установленных

в переднем и заднем листах. Экипаж ТР-4 составлял 2 человека (механик-водитель и пулеметчик), в кабине транспортера помещалось «одно стрелково-пулеметное отделение из 11 человек при двух пулеметах ДТ». Бойцы размещались на откидных сиденьях, расположенных вдоль карданного вала и вдоль бортов. Помимо десанта ТР-4 был приспособлен и для перевозки раненых – в рубке имелись откидные стойки для перевозки носилок. В таком качестве транспортер мог брать на борт 4 лежачих раненых, 1 сидячего раненого и санитара.

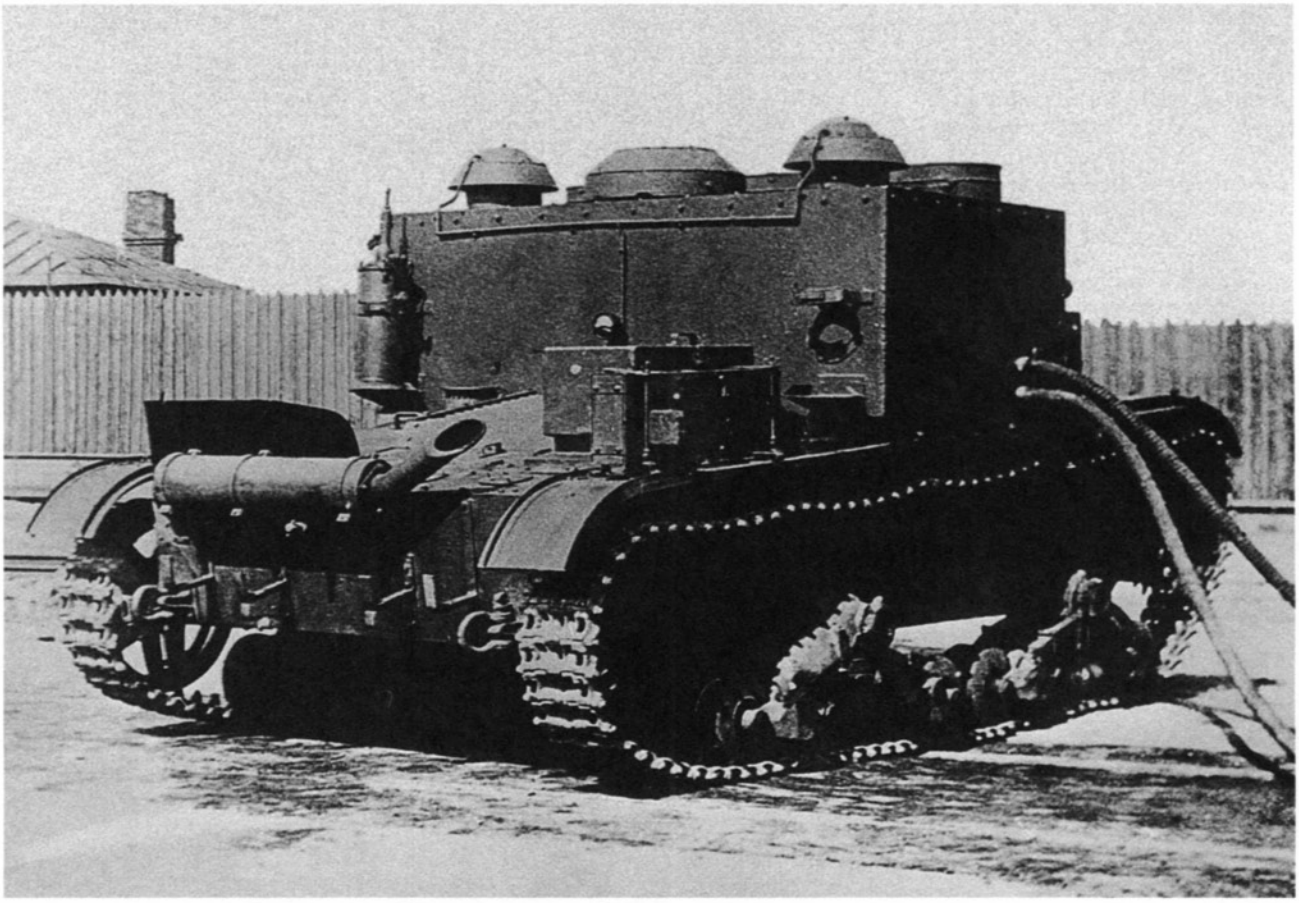
В конце 1933 года ТР-4 прошел испытания в районе Ленинграда в присутствии представителей штаба Ленинградского военного округа, а весной 1934 года – на НИБТ полигоне. Транспортер показал максимальную скорость по шоссе 28,5 км/ч, по проселку 20 км/ч и по целине 12,36 км/ч. По проходимости ТР-4 не уступал Т-26, но при этом имел более удобный доступ к двигателю. Кроме того, в документах по испытанию ТР-4 отмечалось следующее: «При движении в кабине высокая температура, что делает затруднительным пребывание в транспортере длительное время. Мотор на увеличение температуры в кабине не влияет, последняя повышается за счет нагрева брони, имеющихся в кабине людей, коробки передач и бортовых фрикционов...

Посадка и высадка десанта через борта занимает 10 – 12 с. Время высадки через донные люки 1мин. 25 с – менее удобно, так как они открываются во внутрь.

Испытанием установлена полная невозможность перевозки раненых вследствие чрезмерной тряски, особенно в верхнем ряду.

В транспортере можно перевозить ящики с патронами по 20 кг (30 штук), смазочные материалы в 20-килограмовых бидонах (32 штуки). Перевозка горючего небезопасна в пожарном отношении, так как в кабину выходит решетка воздухоочистителя, через которую при выстрелах в карбюратор влетает пламя.

Общий вид транспортера пехоты ТР-4. 1934 год. Для удобства посадки пехотинцев под бортовыми дверями имелись специальные подножки и поручни на крыше рубки (АСКМ).



Танк-цистерна ТЦ-26 во дворе завода имени Кирова. Ленинград, апрель 1935 года (АСКМ).

Наблюдение за полем боя очень плохое вследствие отсутствия соответствующих смотровых щелей.

Вывод. Транспортер данной конструкции может быть принят на вооружение РККА в качестве транспортера по перевозке бойцов, артснаряжения и горюче-смазочных материалов при устранении следующих недостатков:

– понизить масляный радиатор и сдвинуть его на 100 мм к главному фрикциону, чтобы избежать быстрого перегрева масла;

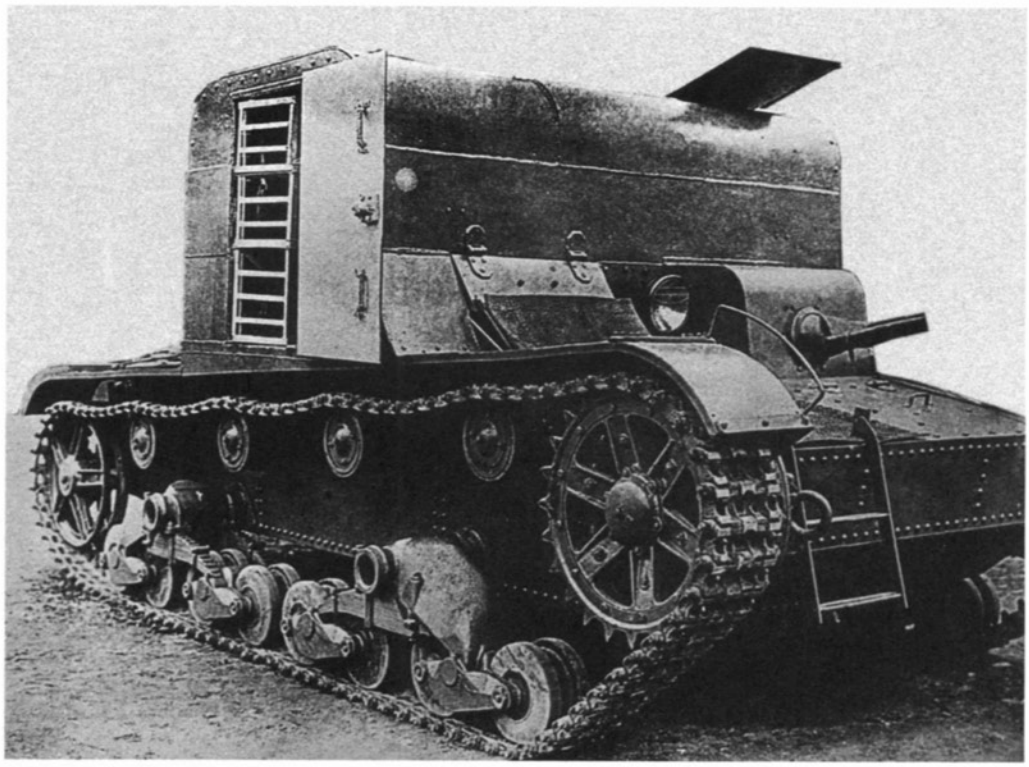
– герметизировать моторное отделение от кабины.

В случае устранения указанных недостатков возможно развертывание серийного производства ТР-4».

Летом 1934 года ТР-4 участвовал в маневрах в Татищевских военных лагерях, затем проходил испытания под Ленинградом.

Весной 1935 года на заводе № 183 имени Кирова (бывший завод Опытного машиностроения) был спроектирован и построен транспортер боеприпасов («зарядный ящик»), предназначенный для подвоза снарядов в танковых частях. Новая машина, получившая индекс ТР-4-1, и по конструкции, и внешне повторяла ТР-4. Разница состояла лишь в отсутствии кормовой пулеметной установки и подножек для посадки десанта, а также увеличенным на одного человека экипажем. Внутренняя часть бронированной рубки была приспособлена для укладки лотков со снарядами – 144 76-мм или 360 45-мм. Масса ТР-4-1 (со снарядами) составляла 9,87 т, скоростные данные оставались на уровне ТР-4.

Параллельно с ТР-4-1 завод № 185 изготовил опытный образец танка-цистерны, проходившего в документах как ТЦ-26. Эта машина вышла на испытания в апреле 1935 года. Как и у предыдущих транспортеров, в качестве базы безо всяких изменений использовалось шасси и моторно-трансмиссионная группа танка Т-26. В средней части корпуса устанавливалась рубка из 10-мм брони, в которой располагались цистерны для перевозки бензина и масла, а также насосы для перекачки горючего, шланги и другое оборудование. Всего ТЦ-26 мог брать на «борт» 1300 кг горюче-смазочных материалов. Вооружение ТЦ-26 состояло из 1 пулемета ДТ, установлен-



Транспортер ТР-26 в варианте подвозчика боеприпасов. Ленинград, 1936 год. В открытой двери рубки видны лотки для укладки снарядов (АСКМ).

ного в лобовом листе корпуса, масса машины с полной заправкой горючего и экипажем из 2 человек составляла 9,4 т.

ТР-4-1 и ТЦ-26 проходили испытания в окрестностях Ленинграда летом 1935 года, после чего в управлении УММ РККА прошло заседание, на котором обсуждали полученные результаты. На этом же заседании были рассмотрены проекты ремонтного танка ТР-4-2, созданного на базе ТР-4, и модернизированного варианта транспортера пехоты ТР-4-3. 9 сентября 1935 года начальник Автобронетанкового управления Красной Армии И. Халепский направил наркому обороны К. Ворошилову письмо следующего содержания: «Все транспортеры, в связи с установкой корпуса большего объема имеют измененное расположение маслорадиаторов, что привело к ухудшению охлаждения...

По данным испытаний машин ТР-4 и ТР-4-1 двигатели их все время перегревались и, несмотря на принятые меры, охлаждение их не доведено до нормального.

По внешнему виду машины типа ТР имеют прямоугольник с вертикальной броней и представляют собой большую мишень. По пулестойкости транспортеры слабее Т-26 (броня 10 мм)...

Кроме того, все машины типа ТР обладают, по сравнению с линейными танками, пониженной проходимостью, а по прочности их детали работают в более напряженном режиме.

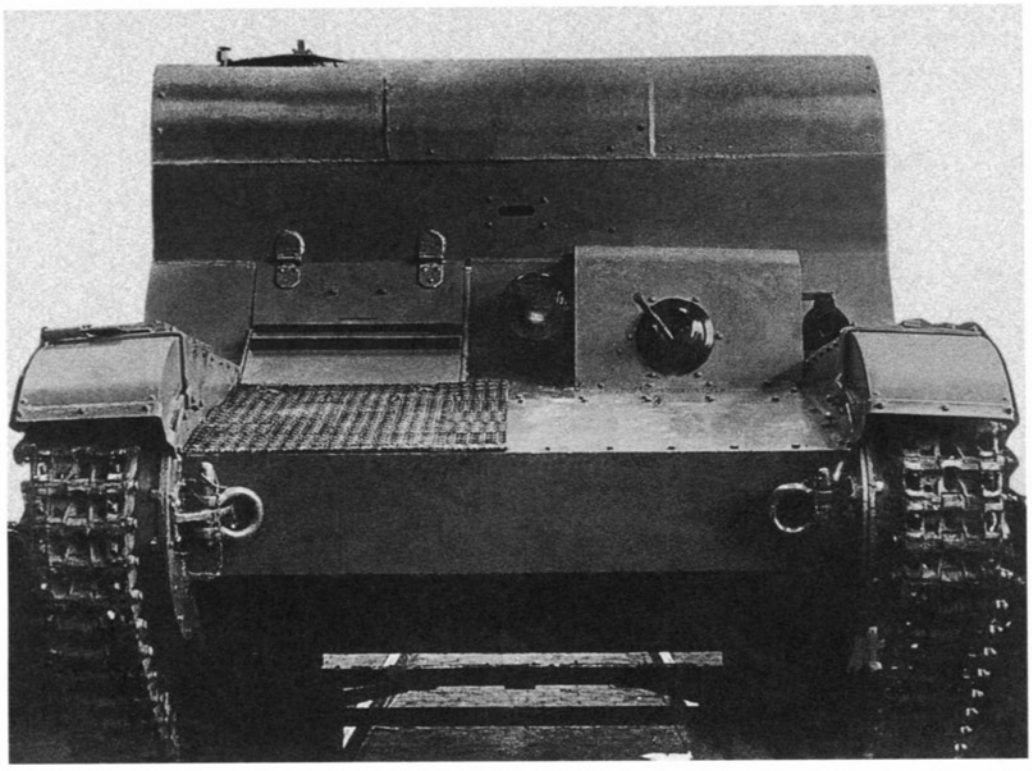
Разработанный проект ТР-4-2 (ремонтный танк) полностью переносит на себя все указные недостатки.

Докладывая о вышеизложенном, прошу Ваших указаний, чтобы не начинать перенесенное на 1936 год строительство опытного образца ТР-4-3, а изготовленные и испытанные образцы машин ТР поставить на консервацию».

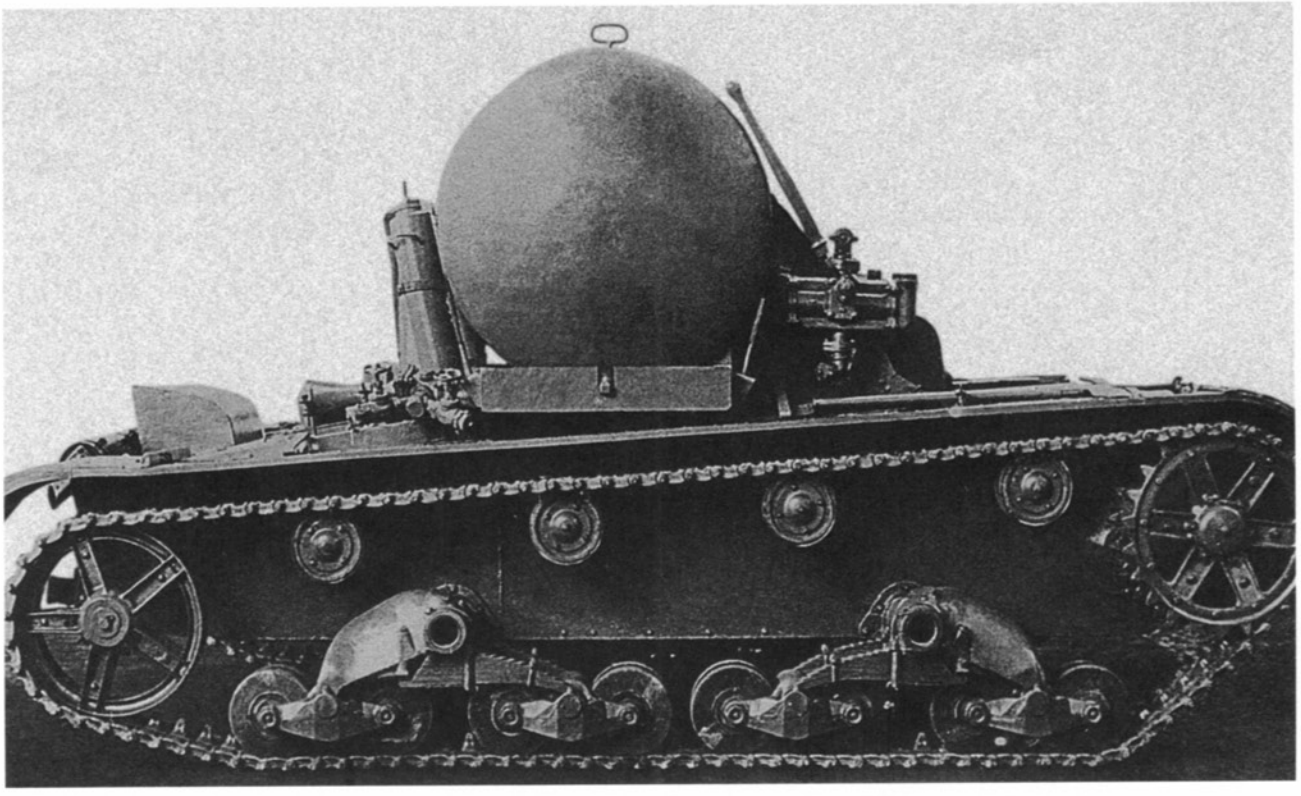
Предложение Халепского нашло поддержку, и в конце 1935 года все работы над машинами серии ТР-4 прекратили, но проектирование транспортеров на базе Т-26 на этом не закончилось.

31 мая 1936 года Автобронетанковое управление Красной Армии утвердило тактико-технические требования на разработку и изготовление «транспортеров на базе шасси и корпуса Т-26». Предполагалось, что изменению будет подвергаться только верхняя часть подбашенной коробки танка, что позволит провести максимальную унификацию транспортеров с Т-26 и облегчит их производство. Согласно утвержденным характеристикам, к новым машинам предъявлялись следующие требования:

«1. При простой замене укладки боевого помещения должны давать возможность использовать их в качестве:

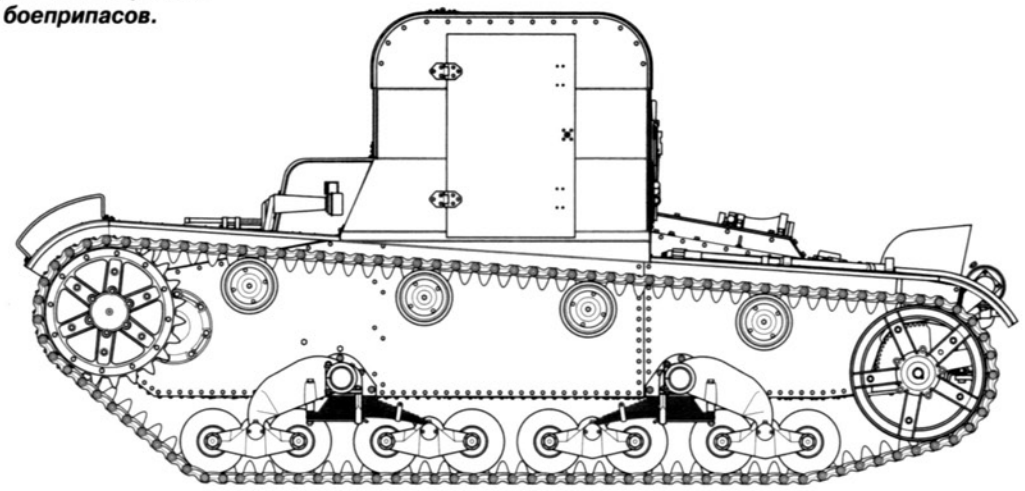


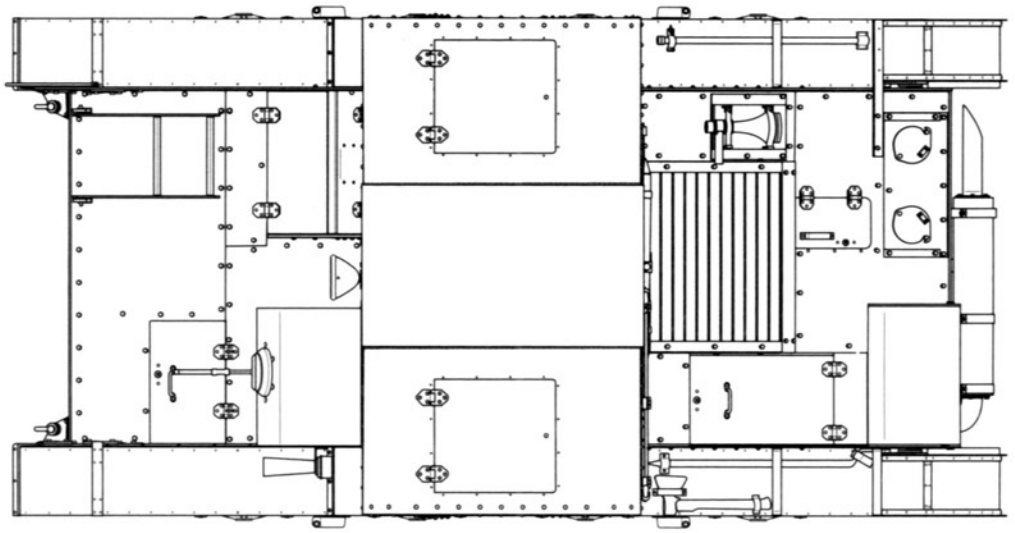
ТР-26 в варианте транспортера пехоты, вид спереди. Ленинград, 1936 год. В переднем листе рубки имеется смотровая щель для наблюдения за полем боя (АСКМ).

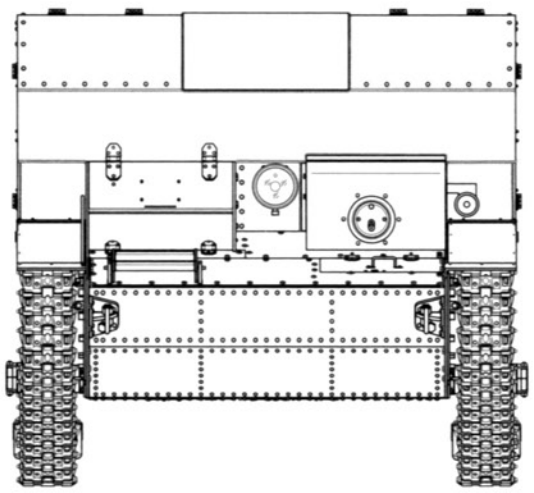


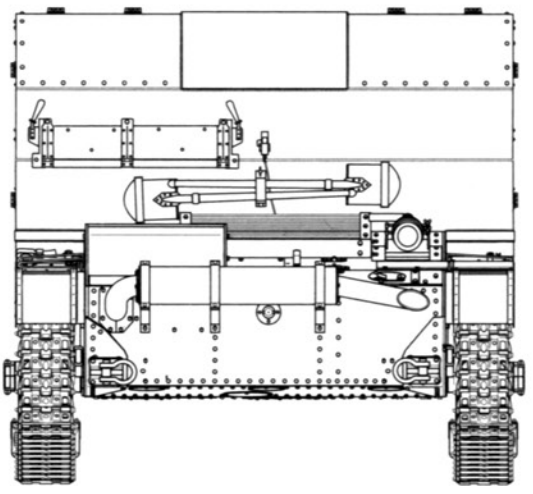
Танк-цистерна ТР-26Ц во дворе завода № 185 имени Кирова. Ленинград, 1936 год. Перед цистерной установлен ручной насос для перекачки горючего, за ней — два пенных огнетушителя (АСКМ).

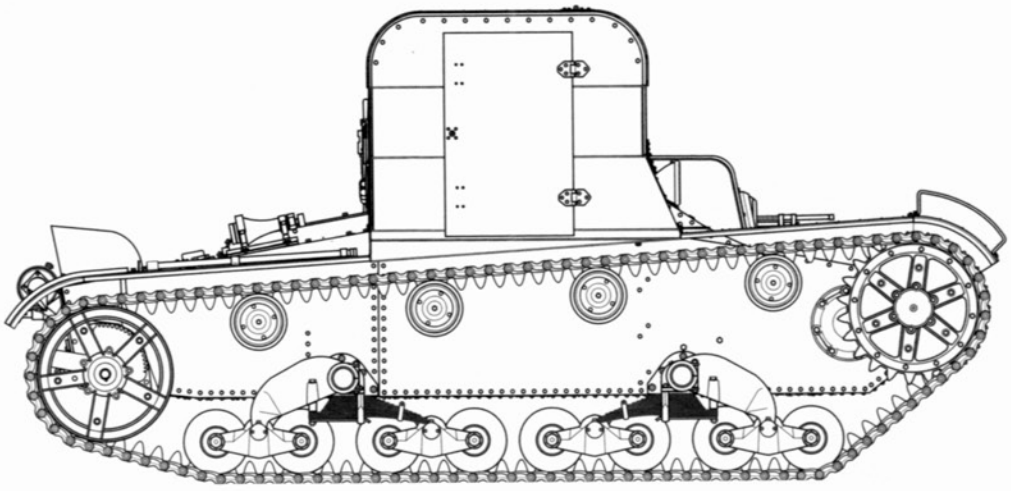
Транспортер ТР-26 в варианте подвозчика боеприпасов.











а) штабного транспортера;
б) десантно-пехотного транспортера;
в) десантно-саперного транспортера;
г) санитарного транспортера;
д) транспортера для перевозки боеприпасов;
е) мастерской типа «А»;
ж) бензотранспортера (укладка бидонами).

2. По своим динамическим качествам не должны отличаться от Т-26.

3. Все транспортеры должны иметь единый тип корпуса, кроме бензоцистерны».

Летом 1936 года на заводе № 185 имени Кирова изготовили три опытных образца – два ТР-26 и один ТР-26Ц, которые прошли заводские испытания.

ТР-26 по конструкции были практически идентичны. В средней части машины помещалась рубка, имевшая по одной двери в бортах и два люка в крыше. Экипаж ТР-26 состоял из двух человек – механика-водителя и командира. Транспортер вооружался одним пулеметом ДТ, установленным слева от механика-водителя в бронированном выступе. Один ТР-26 предназначался для перевозки 10 пехотинцев и имел в рубке откидные сиденья. Кроме того, на этой машине имелась пулеметная установка и два смотровых окна в задней стенке рубки и смотровая щель в передней стенке.

Второй вариант ТР-26 предназначался для перевозки боеприпасов и оборудовался лотками для укладки 390 45-мм снарядов. Масса ТР-26 колебалась от 8,6 до 8,8 т, ходовая часть, моторно-трансмиссионная установка и нижняя часть корпуса безо всяких изменений заимствовались у танка Т-26.

ТР-26Ц представлял собой шасси танка Т-26 с установленной на месте подбашенной коробки металлической цистерны емкостью 1900 литров с насосом для перекачки топлива. Экипаж машины состоял из двух человек, вооружение состояло из пулемета ДТ, установленного как и на ТР-26 в бронированном выступе слева от механика-водителя. Масса ТР-26Ц (с заправленной цистерной) достигала 10 т.

Следует отметить, что многие детали транспортеров (например рубки ТР-26) были изготовлены из обычной (не броневой) стали, а часть узлов устанавливалась «по месту» без чертежей. Это было связано с тем, что от конструкторов завода № 185 требовали как можно быстрее отработать схему транспортеров и запустить их в серийное производство. Руководство АБТУ РККА уже в июне 1936 года, еще до окончания испытаний новых образцов транспортеров, приняло решение дополнительно изготовить «сверх танковой программы 1936 года 210 различных транспортеров и 90 танков-цистерн». Однако выполнить это не удалось.

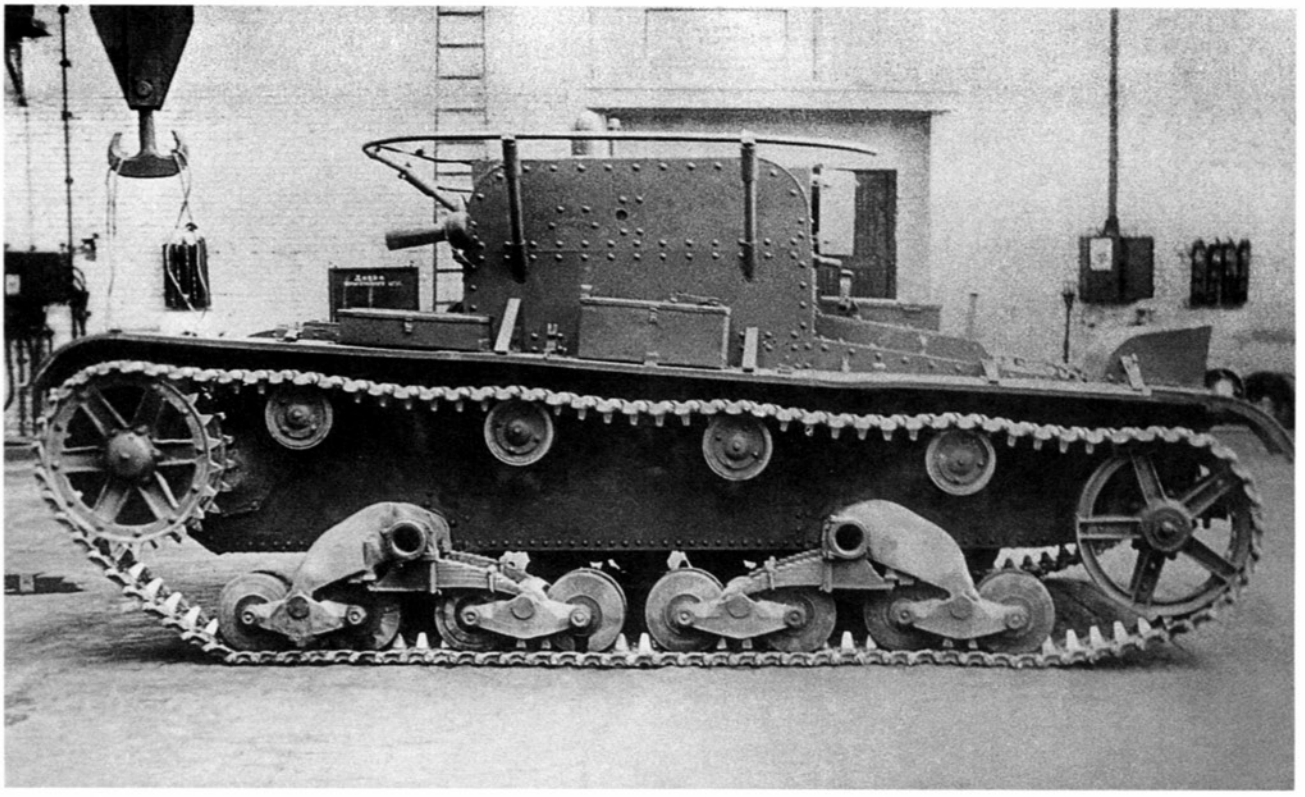
Как и у предыдущих образцов транспортеров, в ходе испытаний у ТР-26 и ТР-26Ц выявился основной недостаток – малая мощность двигателя, большая нагрузка на ходовую часть, пониженные динамические характеристики и проходимость. В 1937 году все работы по созданию транспортеров на шасси танка Т-26 были прекращены. Судьба изготовленных машин неизвестна, но, судя по фотографиям, летом 1941 года ТР-4 использовался для подготовки истребителей танков ленинградских дивизий народного ополчения.

МАШИНЫ ДЛЯ РАЗВЕДКИ

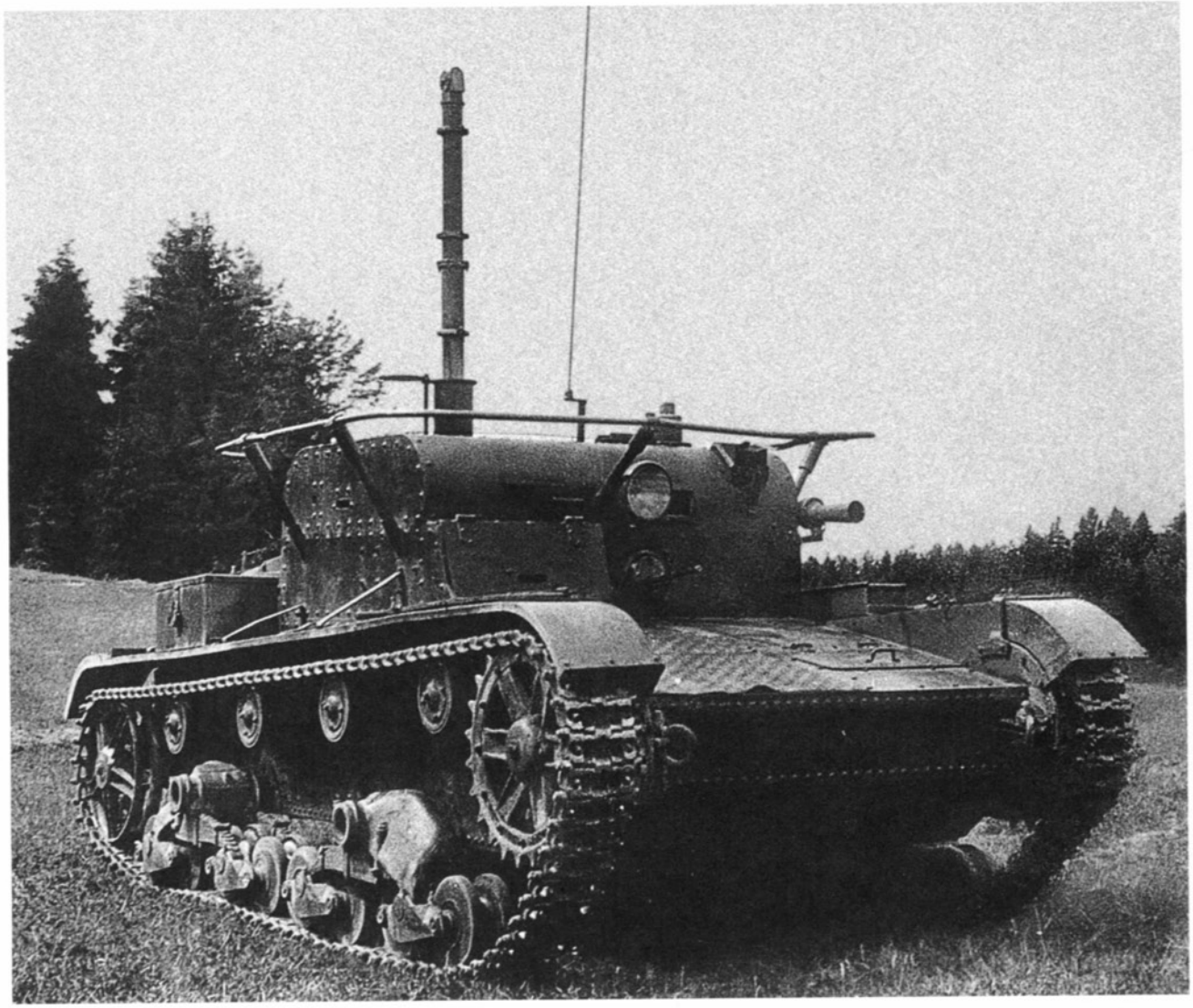
ТАНК-НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ ПУНКТ. В сентябре 1934 года конструкторский отдел военного склада № 37 в Москве разработал проект самоходного бронированного наблюдательного пункта на базе танка Т-26. В 1935 году опытный образец такой машины, получивший обозначение ТН, был изготовлен на заводе № 185 имени Кирова.

В качестве базы использовалось шасси танка Т-26. На месте подбашенной коробки устанавливалась рубка из 6 – 15 мм броневых листов. В ней размещались приборы разведки, наблюдения и связи, состоящие из радиостанции 71-ТК-1 (с поручневой антенной), оптический дальномер «Цейс» с базой 500 мм, танковой командирской панорамой ПТК, гирокомпасная установка, ориентирографа, счислителя полевого типа, упредителя, планшета, светосигнального прибора СПВО, двух телефонов УНАФ и катушки с кабелем. Экипаж ТН состоял из трех человек, вооружение – пулемет ДТ в переднем листе рубки, боевая масса 8,1 т. По замыслу конструкторов танк-наблюдатель предназначался для разведки переднего края и огневых точек противника и корректировки огня своей артиллерии. Испытания, проведенные осенью 1935 года, дали неплохой результат, но дальнейшие работы по ТН были прекращены.

В1939 году к идее танка-наблюдательного пункта вернулись вновь. Артиллерийские курсы усовершенствования комсостава и НИИ № 22 разработали проект бронированного самоходного наблюдательного пункта – БСНП. Для испытания был взят имевшийся на заводе № 185 опытный образец ТН, который был оснащен соответствующей аппаратурой. Машина, получившая обозначение БСНП, прошла испытания с 23 июня по 1 июля 1939 года на Лужском полигоне артиллерийского управления. БСНП был оснащен радиостанцией 71-ТК, дальномером «Инверт» с базой 700 мм, прибором ПТК, танковым магнитным компасом, перископом дальнего наблюдения ПДН с 10-кратным увеличением и углом зрения 5 градусов, двумя полевыми телефонами с двумя катушками кабеля и путепрокладчиком конструкции НИИ № 22. Путепрокладчик чертил на карте пройденный БСНП маршрут, что позволяло достаточно точно определить местонахождение машины в любой момент времени. Комиссия, проводив-



Танк — наблюдательный пункт в цехе завода № 185 имени Кирова. Ленинград, 1935 год (АСКМ).



Испытания БСНП на Лужском артиллерийском полигоне. Июнь 1939 года. Перископ находится в выдвинутом положении, в переднем листе рубки видны два окна для окуляров дальномера (АСКМ).

шая испытания БСНП в своих выводах отмечала следующее:

«В процессе испытаний со всей очевидностью выявилась возможность широкого боевого применения БСНП в частях артиллерии:

– использование в первых эшелонах наступающего боевого порядка;

– обеспечение взаимодействия артиллерии с танками и пехотой;

– обеспечение ведения разведки противника и передачи целеуказаний.

Комиссия считает, что сама идея БСНП является ценной и крайне необходимой, но предложенный образец как в отношении качества приборов, так и в отношении их монтажа в должной мере не обеспечивает его успешное применение. Необходимо в кратчайший срок окончательно установить тип машины и устранить все недочеты в приборах и их монтировке». Однако дальнейшие работы по БСНП были прекращены.

КИНО-ФОТО ТАНК. В 1937 году на военном складе № 37 в Москве на базе Т-26 был построен кино-фото танк. Эта машина предназначалась для кино-фото съемки полосы обороны противника при ведении разведки, причем как с места, так и с хода. Кино-фото танк был изготовлен на базе обычного Т-26 с цилиндрической башней и поручневой антенной, у которого была демонтирована пушка (вместо нее для маскировки устанавливался деревянный макет). Для объективов кино и фото камер в левой боковой стенке башни были сделаны два отверстия с броневыми заслонками. Экипаж машины состоял из трех человек.

В январе – феврале 1938 года кино-фото танк прошел испытания на НИБТ полигоне, но дальнейшего развития не получил.

ТЯГАЧИ

Согласно принятой «Программе танко-тракторного и авто-броне вооружения РККА» предполагалось создание артиллерийских тягачей на шасси танка сопровождения. Проект такой машины, получивший наименование «Борец» был выполнен на базе танка Т-19 еще в 1930 году. Но из-за отказа от принятия Т-19 на вооружение, работы по «Борцу» свернули в пользу разработки аналогичной машины на шасси Т-26. Весной 1932 года в КБ завода имени Ворошилова были созданы два проекта артиллерийских тягачей с брезентовым и бронированным верхом. Они представляли собой шасси танка Т-26 с установленным на месте боевого отделения брезентовым тентом с целлулоидными окнами или броневой рубки с люками. Масса тягачей составляла 7,77 – 8,1 т, для транспортировки различных прицепов на корме монтировалось специальное буксирное приспособление. Никакого вооружения машины не имели.

Планом производства танков на 1933 год завод имени Ворошилова должен был изготовить 200 таких тягачей, которые в документах того времени именовались как «тягач Т-26», «трактор Т-26» или ТР-26 (к середине 30-х годов в войсках утвердился индекс Т-26Т). Выпуск тягачей начался с июля 1933 года, и к концу декабря было изготовлено 183 Т-26Т (сколько их них с бронированным, а сколько с брезентовым верхом неизвестно). Одни из первых серийных тягачей Т-26 были показаны в Москве на параде 7 ноября 1933 года.

В сентябре – декабре 1933 года и в январе – феврале 1934 года тягач с брезентовым верхом прошел испытания на НИБТ полигоне под Москвой. Т-26Т прошел 510 км с 4, 5 и 7-тонными прицепами, при этом максимальная скорость движения составляла 18,8, 15 и 11 км/ч соответственно. В заключении отчета об испытаниях тягача было сказано следующее:

«В осеннее время ТР-26 может передвигаться по бездорожью с грузом на крюке до 5 тонн на 1, 2 и замедленной передаче. Груз в 7 тонн (прицепка на колесном ходу) ТР-26 тя-

Т-26Т с брезентовым верхом во время прохождения испытаний. Осень 1933 года (АСКМ).

нуть не может по размытому дождем проселку. Недостаточна тяга по сцеплению.

ТР-26 может быть использован как трактор безо всяких изменений, за исключением устройства прицепного прибора, но нагрузка на крюке значительно ухудшает режим работы мотора».

В 1936 году завод имени Ворошилова изготовил еще 4 таких тягача с измененной конструкцией прицепного устройства и двигателем повышенной мощности. Однако существенных улучшений эксплуатационных характеристик это не принесло. Все изготовленные тягачи Т-26 были переданы для укомплектования танковых частей. Опыт их эксплуатации показал, что они маломощны для использования их при перевозке грузов или транспортировки орудий. В 1936 году была изготовлена небольшая партия из 10 Т-26Т с бронированным кузовом. От предшествующих тягачей они отличались форсированным двигателем и другой конструкцией буксирного приспособления. Шесть машин были показаны во время парада на Красной площади в Москве 1 мая 1937 года. Бронированные тягачи имели те же недостатки, что и их предшественники. А за счет возросшей массы, достигшей 8,1 т, тяговые возможности машин даже ухудшились. Поэтому дальнейшего развития эти машины не получили.

Таким образом, всего было изготовлено 197 тягачей на шасси Т-26. Кроме того, в 1937 – 1939 годах в войсках было переделано в тягачи около 20 танков Т-26 старых выпусков. Всего по состоянию на 1 июня 1941 года в танковых частях Красной Армии числилось 211 тягачей на базе Т-26.

Почти все Т-26Т, находившиеся в составе войск приграничных и ряда внутренних военных округов, были потеряны в первые недели войны. Отдельные машины эксплуатировались на фронте довольно долго. Например, в 150-й танковой бригаде по состоянию на 15 мая 1942 года имелся один бронированный тягач Т-26, который использовался как штабная машина.

Т-26Т (с бронированным верхом) на параде. Москва, 1 мая 1937 года. Данная машина имеет буксирное устройство измененной конструкции, наблюдательные люки в кормовом листе рубки отсутствуют (РГАКФД).

Т-26Т (с бронированным верхом) проходят по Красной площади во время парада. Москва, 1 мая 1937 года. Тягачи буксируют 76-мм пушки Ф-22 (РГАКФД).

Тактико-технические характеристики танков Т-26 различных годов выпуска (составлено по данным завода № 174, направленным в АБТУ РККА в 1940 году).

Наименование	Двухбашенный пулеметный выпуска 1932 г.	Двухбашенный пушечно-пулеметный выпуска 1932 г.	Радийный танк с цилиндрической башней выпуска 1933 — 1934 гг.	Линейный танк с цилиндрической башней без заднего пулемета выпуска 1933 — 1934 гг.	Радийный танк с цилиндрической башней и дополнительным бензобаком выпуска 1935 г.	Линейный танк с цилиндрической башней без заднего пулемета выпуска 1935 г.	Радийный танк с цилиндрической башней выпуска 1936 г.	Линейный танк с цилиндрической башней с задним пулеметом выпуска 1936 г.	Радийный танк с зенитной пулеметной установкой 1937 г.	Радийный танк без П-40 с установкой прибора ПТК выпуска 1937 г.	Радийный танк с конической башней, задней пулеметной установкой и прямыми стенками подбашенной коробки выпуска 1938 г.	Линейный танк с конической башней, задней пулеметной установкой и наклонными стенками подбашенной коробки выпуска 1939 г.	Линейный танк с конической башней, без задней пулеметной установки и наклонными стенками подбашенной коробки выпуска 1939 г	Линейный танк с конической башней, задней пулеметной установкой, зенитной установкой П-40 и наклонными стенками подбашенной коробки выпуска 1939 г	Радийный танк с конической башней, без задней пулеметной установки и наклонными стенками подбашенной коробки выпуска 1939 г	Линейный танк с конической башней, без задней пулеметной установки, с зенитной установкой П-40 и наклонными стенками подбашенной коробки выпуска 1940 г	Радийный танк с конической башней, без задней пулеметной установки и наклонными стенками подбашенной коробки выпуска 1940 г.
Масса, т	8,2	8,7	9,4	9,4	9,6	9,6	9,6	9,65	9,75	9,75	9,8	10,25	10,25	10,25	10,25	10,25	10,25
Экипаж, чел	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Толщина брони, мм:																	
лоб корпуса	13—15	13—15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15—20	15—20	15—20	15—20	15—20
борт корпуса	13—15	13—15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
корма корпуса	13—15	13—15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
крыша	6	6	6	6	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10	6—10
днище	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
башня	13—15	13—15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15—20	15—20	15—20	15—20	15—20
Вооружение:																	
орудие, калибр 7,62-мм	—	1x37	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45	1x45
пулеметов ДТ	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	3	1	2	1
Боекомплект:																	
снарядов, штук	—	222	84	124	82	122	82	102	107	111	107	185	205	186	165	205	165
патронов, штук	6615	3528	2961	2961	2961	2961	2961	2961	3024	2772	2772	3528	3654	3528	3087	3654	3087
Мощность двигателя, л.с.	90	90	90	90	90	90	90	90	93	93	95	95	95	95	95	95	95
Скорость, км/ч:																	
1-я передача	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
2-я передача	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
3-я передача	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7
4-я передача	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4	28,4
Задний ход	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92
Максимальная скорость, км/ч:																	
по шоссе	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1	31,1
по проселку	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
по местности	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Запас хода, км																	
по шоссе	130—140	130—140	130—140	130—140	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240	220—240
по местности	70—80	70—80	70—80	70—80	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140	130—140
Преодолеваемые препятствия:																	
подъем, град.	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40	25—40
ров, м (на 1-й передаче)	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
брод, м	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8	0,78—0,8
Высота стенки, м	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Толщина сваливаемого дерева, см	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33	30—33

Производство боевых машин на шасси Т-26 в 1932–1941 годах.

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	ВСЕГО
ХТ-26	9[1]	106	430	7	–	–	–	–	–	–	552
ХТ-130	–	–	–	–	10	–	290	101	–	–	401
ХТ-133	–	–	–	–	–	–	–	4[2]	265	–	269
ХТ-134	–	–	–	–	–	–	–	–	2	–	2
СТ-26	3	–	44	20	2	1	–	1	–	–	71
ТТ-26 и ТУ-26[3]	–	33	–	–	74	–	55	–	–	–	162
СУ-5 –		–	–	3[4]	30	–	–	–	–	–	33
Т-26Т	–	183	–	–	14	–	–	–	–	–	197
СУ-26	–	–	–	–	–	–	–	–	–	14[5]	14

Таблица составлена по данным: РГВА, ф. 31811, оп. 2, д. 426, 503, 756, 757, 767, 1145, РГАЭ, ф. 8752, оп. 4, д. 151, ф. 7297, оп. 41, д. 25, 63, 77, ф. 7719, оп. 3, д. 24.

[1] Окончательно сданы заказчику в 1933 году.
[2] Прототипы.
[3] Учтены телетанки и танки управления всех типов.
[4] Опытные образцы СУ-5-1, СУ-5-2, СУ-5-3.
[5] Изготовлены в Ленинграде на заводе Подъемно-транспортного оборудования имени Кирова.

Производство танков Т-26 на заводе № 174 имени К. Ворошилова в 1931 — 1941 годах[1].

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	ИТОГО
Т-26 двухбашенные	100	1361	576	1	—	—	—	—	—	—	—	2038
Т-26 линейные			693	489[2]	553	447	—	—	945	1018	47[3]	4192
Т-26 радийные			20	457	650	826	550	716	350[4]	318[5]	—	3887
ВСЕГО	100	1361	1289	947	1203 1	273	550	716	1295	1336	47	10117

Таблица составлена по данным: РГВА, ф. 31811, оп. 2, д. 426, 503, 756, 757, 767, 1145, оп. 3, д. 102, 156, 171, 320, 1033, 1034, 1035, 1719, РГАЭ, ф. 8752, оп. 4, д. 151, ф. 7297, оп. 41, д. 25, 63, 77, ф. 7719, оп. 3, д. 24.

[1] показано производство только линейных и радийных машин без учета выпуска тягачей, химических, саперных и телемеханических танков.
[2] кроме того, заводом изготовлено 6 комплектов танков Т-26, которые россыпью (в разобранном виде) отправлены на СТЗ.
[3] по данным представителя военной приемки летом 1941 года было изготовлено 116 Т-26, но по мнению автора, в это число включены машины, прошедшие капитальный ремонт с возможной перестановкой башен ХТ-133 с 45-мм орудиями.
[4] из них 267 танков с зенитными пулеметными установками.
[5] из них 204 танка с зенитными пулеметными установками.

Производство танков Т-26 на Сталинградском тракторном заводе в 1933–1940 годах.

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Т-26	5	23	115	?	–	30[1]	?	10

Таблица составлена по данным: РГВА, ф. 31811, оп. 2, д. 426, 503, 756, 757, 767, 1145, оп. 3, д. 102, 156, 171, 320, 1033, 1034, 1035, 1719, РГАЭ, ф. 8752, оп. 4, д. 151, ф. 7297, оп. 41, д. 25, 63, 77, ф. 7719, оп. 3, д. 24.

[1] из них 15 радийных с цилиндрической башней, 5 радийных с конической башней и 10 линейных с конической башней.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

1. Российский государственный военный архив.
Фонды: Управление механизации и моторизации РККА (Автобронетанковое управление РККА), Научно-испытательный полигон АБТУ РККА, Главное артиллерийское управление РККА, Секретариат наркома обороны СССР, коллекция материалов по советско-финляндской войне, Штаб 20-й тяжелой танковой бригады.
2. Центральный архив Министерства Обороны.
Фонды: Штаб бронетанковых и механизированных войск Красной Армии, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Юго-Западного фронта, Полевое управление Юго-Западного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Западного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками 5-й армии, Штаб 1-го механизированного корпуса, Штаб 8-го механизированного корпуса Штаб 34-й танковой дивизии.
3. Российский государственный архив экономики.
Фонды: Народный комиссариат тяжелой промышленности СССР, Министерство тяжелого машиностроения СССР, Всесоюзный трест специального машиностроения наркомата тяжелой промышленности, 3-е Главное управление наркомата танковой промышленности СССР, 1-е Главное управление министерства транспортного машиностроения.
4. А. Солянкин, И. Желтов, М. Павлов, И. Павлов. Отечественные бронированные машины XX век. Том 1. – Москва, ИЦ «Экспринт», 2002 г.
5. М. Свирин, М. Коломиец. Легкий танк Т-26. «Армада № 20». – Москва, «Экспринт», 2000 г.
6. Танк Т-26. Руководство службы. – Москва, Воениздат 1940 г.
7. Руководство службы на танки ХТ-26, ХТ-130, ХТ-133. – Москва, Воениздат 1940 г.
8. М. Коломиец. Танки в «Зимней» войне 1939–1940. – Москва, «Стратегия КМ», 2001 г.
9. Журналы: «Танкомастер», «М-Хобби», «Техника и вооружение».

В книге использованы фотографии из фондов Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Российского архива экономики (РГАЭ), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Бундесархива (БА), из коллекций Есы Муикку (Финляндия), Я. Магнуского (Польша), М. Свирина (Москва), Н. Гаврилкина (Москва), В. Стародубцева (Москва), Г. Петрова (С.-Петербург) и из архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).

Фронтовая иллюстрация

Специализированное военно-историческое издательство «Стратегия КМ» предлагает иллюстрированное издание «Фронтовая иллюстрация» о сражениях, военной технике и униформе.

В каждом номере «Фронтовой иллюстрации»– уникальные фотографии, архивные документы, карты, чертежи, цветные рисунки, описание сражений, истории и боевого применения бронетанковой техники.

Подписку на «Фронтовую иллюстрацию» можно оформить в любом отделении связи.

Индекс по каталогу «Роспечать» – 80385.

Коломиец Максим Викторович

Т-26. Тяжелая судьба легкого танка

Подготовка оригинал-макета – ООО «Стратегия КМ»
Компьютерная верстка Е. Ермакова
Редактор Н. Соболькова
Корректор Р. Коломиец

ООО «Издательство «Яуза»
109505, Москва, Самаркандский б-р, д.15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Стратегия КМ»
105275, Москва, пр-т Буденного, д. 53

Для корреспонденции: 127015, Новодмитровская ул., д. 5А, офис 1601
Тел. (095) 787-36-10

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: **reception@eksmo-sale.ru**

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.
Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8435) 70-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.
Тел. (343) 378-49-45.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 537-35-52.
Во Львове: Торговое Представительство ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2.
Тел./факс (032) 245-00-19.

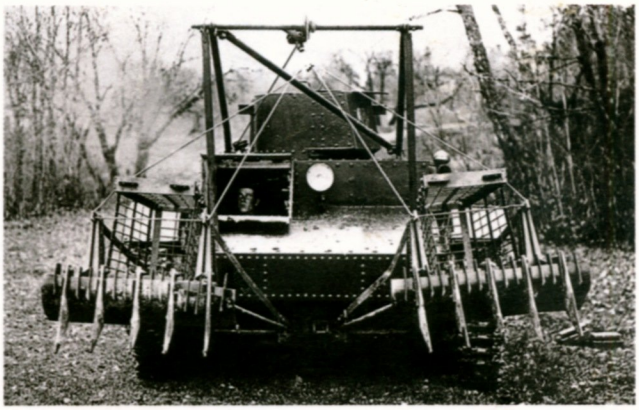
Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.
Информация по канцтоварам: **www.eksmo-kanc.ru** e-mail: **kanc@eksmo-sale.ru**

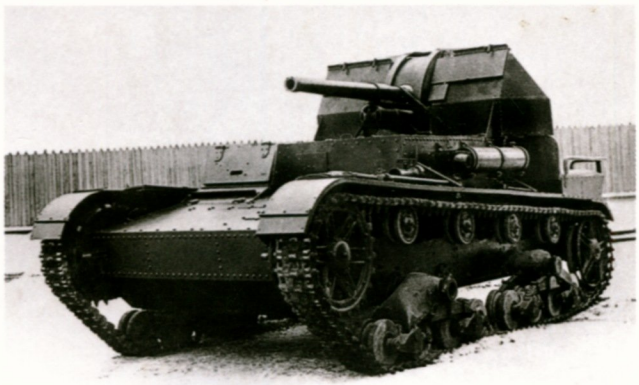
Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.
В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.

Подписано в печать 13.04.2007.
Формат 84x108 $^{1}/_{16}$. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. 13,44. Тираж 4000 экз.
Зак. № 8419.

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат", 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru





Советский легкий танк Т-26, созданный как дальнейшее развитие английского «Виккерса 6-тонного», являлся уникальной боевой машиной. Во-первых, это был самый массовый советский танк 1930-х годов (изготовлено более 11 000 штук), на базе которого создали рекордное количество опытных образцов (несколько десятков). Во-вторых, этот танк являлся настоящей рабочей лошадкой Красной Армии – в конфликтах у озера Хасан и реки Халхингол, в Испании и Китае, советско-финляндской войне и польском походе 1939 года, в Великой Отечественной и войне с Японией. Т-26 поставлялся в Испанию, Китай и Турцию, а трофейные образцы состояли на вооружении вермахта, Румынии, Финляндии и Венгрии.

И несмотря на то, что конструкция танка Т-26 не получила дальнейшего развития после 1940 года, он вошел в историю как надежная и неприхотливая боевая машина, которая своей стальной грудью вставала на защиту нашей страны в самые тяжелые моменты.

ЯУЗА

ЭКСМО
издательство